



AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI

RELAZIONE

al bilancio preventivo – Esercizio 2010

Ottobre 2009

Indice della relazione.

PARTE PRIMA – RELAZIONE PROGRAMMATICA.....	4
1) Introduzione.....	4
1.1) Il bacino del porto di Napoli.....	4
1.2.) Le aree esterne alla cinta portuale.....	5
1.3.) Il porto di Castellammare di Stabia.....	5
2.) Le linee di evoluzione.....	6
2.1) La strategia di sviluppo del sistema portuale Napoli - Castellammare.....	6
2.2) Le direttrici di sviluppo: area traffico passeggeri, area commerciale, area cantieristica.....	8
2.3) Lo sviluppo delle infrastrutture.....	10
PARTE SECONDA – RELAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2010.....	13
1). Premessa.....	13
1.1). Principi di redazione.....	13
1.2). Effetti dei principi di redazione sulle previsioni.....	15
1.3). Quadro economico di riferimento.....	17
2). Presentazione dei risultati attesi.....	19
3). Entrate.....	22
3.1). Entrate correnti.....	22
3.2). Entrate in conto capitale.....	25
3.3). Entrate per partite di giro.....	26
4). Spese.....	26
4.1). Uscite correnti.....	26
4.1.1). Spese di funzionamento.....	27
4.1.2). Spese per interventi diversi.....	31
4.1.3). Spese per oneri comuni.....	34
4.1.4). Trattamenti di quiescenza.....	34
4.2) Uscite in conto capitale.....	34
4.2.1). Spese per investimenti.....	35
4.2.2). Spese per oneri comuni.....	36



4.3) Uscite per partite di giro.	37
5). Poste non finanziarie del conto economico.....	37
6). Previsione di cassa.	37
7). Bilancio di previsione triennale.....	38

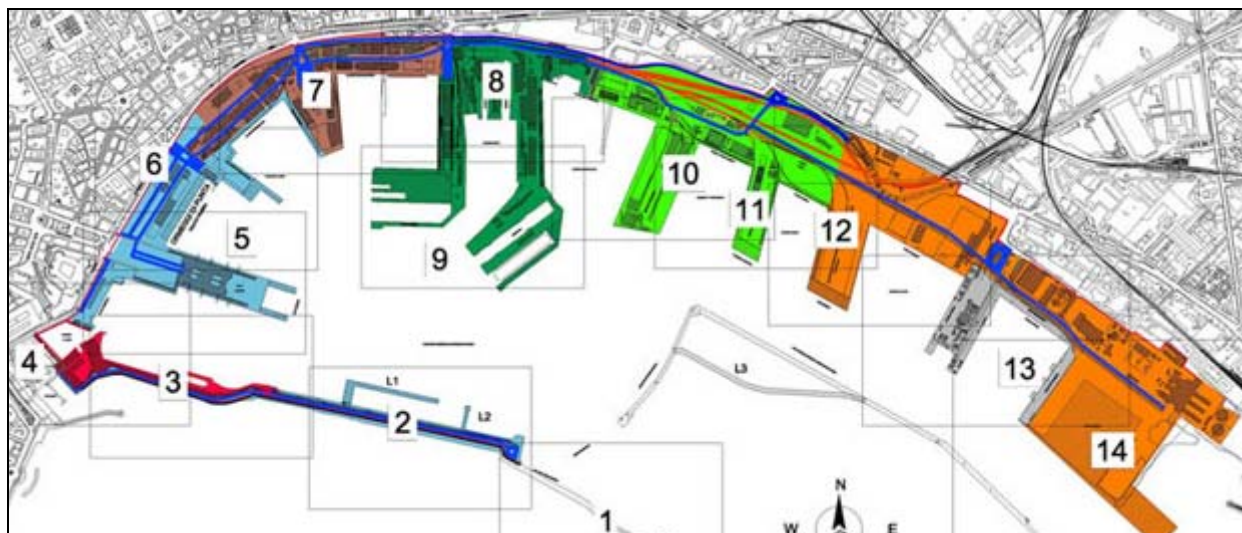
PARTE PRIMA – RELAZIONE PROGRAMMATICA.









1) Introduzione.

La circoscrizione territoriale dell’Autorità Portuale di Napoli si estende dalla località La Pietra di Bagnoli inclusa alla Località Pietrarsa inclusa (confine tra S. Giovanni a Teduccio ed il Comune di Portici). La zona portuale si estende, quindi, oltre i confini del porto in senso stretto ed include anche le aree demaniali che interessano tutto il litorale del Comune di Napoli. Nel corso del 2006, la circoscrizione territoriale dell’Autorità Portuale di Napoli è stata ampliata al porto di Castellammare di Stabia.

1.1) Il bacino del porto di Napoli.

Il bacino del porto è costituito da uno specchio acqueo che si estende su di una superficie di circa 2.700.000 mq. La disposizione schematica per aree di attività, a completamento degli interventi in corso, è la seguente:



	confine ambito portuale
	area militare Area: mq 38.200 ca. L. banchina: ml 540 ca.
	area passeggeri Area: mq 256.300 ca. L. banchina: ml 4.100 ca.
	area mista Area: mq 177.400 ca. L. banchina: ml 700 ca.
	area cantieristica Area: mq 243.800 ca. L. banchina: ml 3.300 ca.
	area merci sfuse Area: mq 331.300 ca. L. banchina: ml 2.100 ca.
	area containers Area: mq 519.500 ca. L. banchina: ml 1.825 ca.
	area petrol Area: mq 64.700 ca. L. banchina: ml 1.500 ca.

1.2.) Le aree esterne alla cinta portuale.

Le aree “esterne” alla cinta portuale e incluse nella circoscrizione dell’Autorità Portuale sono così suddivise:

AREA ORIENTALE: ad est della Nuova Darsena, dove attualmente vi sono attività cantieristiche nel settore della nautica da diporto: l’area è tuttora coinvolta nel project financing per la realizzazione di un porto turistico (Porto Fiorito s.p.a.).

AREA CENTRALE: nella zona che si estende dal Molosiglio fino a Posillipo si localizzano varie attività dedicate alla nautica da diporto. Vi sono, inoltre, nella zona di Mergellina, gli attracchi per i traffici veloci di collegamento con le isole. Sulla costa della collina di Posillipo sono in vigore alcune concessioni stagionali per stabilimenti balneari.

AREA OCCIDENTALE: la zona di Coroglio e Bagnoli, attualmente interessata dalle previsioni del Pua ed alla bonifica delle aree dell’ex ILVA, è coinvolta in alcuni interventi mirati ad una maggiore fruibilità da parte della città. In questa area è prevista, tra l’altro, la realizzazione di un porto turistico.

1.3.) Il porto di Castellammare di Stabia.

Il porto di Castellammare è situato nel Golfo di Napoli: esso è costituito da uno specchio acqueo di mq. 420.000 in cui insistono 10 ormeggi, di cui 4 destinati ad operazioni commerciali. I posti barca sono circa 920. I fondali variano da 0,10 a 9,00 metri.

2.) Le linee di evoluzione.

Viviamo in un momento di crisi internazionale che colpisce sia l'economia che i traffici globali di merci e passeggeri. Il Porto di Napoli ha reagito e sta reagendo bene a questa situazione, ma la crisi non è finita e i contraccolpi si possono ancora verificare. Il 2010 è un anno cruciale per conservare posizioni acquisite e puntare ad ulteriori sviluppi. I principali spunti di miglioramento risiedono, oltre che in un potenziamento infrastrutturale, nell'approfittare dell'opportunità offerta dalla liberalizzazione del trasporto ferroviario e nell'evoluzione degli assetti di governance dei porti, in particolare nella direzione di una maggiore snellezza operativa e di una più ampia autonomia finanziaria per le Autorità portuali.

Nel 2010 probabilmente sarà attuata la annunciata riforma della legge 84/94, le cui novità mirano ad incidere sulle modalità organizzative dell'Autorità Portuale e a delineare un nuovo ruolo dei propri organi istituzionali, allo scopo di conseguire l'obiettivo di migliorare l'efficienza, la trasparenza e l'efficacia di gestione degli impianti portuali che devono trasformarsi in veri e propri terminali logistici.

2.1) La strategia di sviluppo del sistema portuale Napoli - Castellammare.

La futura strategia per lo sviluppo del sistema portuale Napoli - Castellammare di Stabia avrà i suoi cardini nella riaffermazione del ruolo proprio della Autorità Portuale, nella attenta analisi dell'economia portuale, nello sviluppo della logistica e dell'intermodalità.

Compito dell'Autorità Portuale è quello di indirizzo, programmazione, coordinamento, controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nell'ambito portuale, garantendo il massimo livello di concorrenzialità tra gli operatori.

In questo contesto diventa essenziale non solo la realizzazione di interventi infrastrutturali, che richiedono per la loro realizzazione periodi medio - lunghi, ma

anche l'effettuazione di interventi infrastrutturali di tipo immateriale per dare pronte risposte alle criticità evidenziate, in maniera specifica, dagli operatori portuali.

Tra questi, in particolare, quegli interventi finalizzati alla creazione di stabili e permanenti reti tecnologiche o organizzative tra i soggetti istituzionali e soggetti privati, che favoriscono l'accessibilità dei cittadini e dei privati ai servizi portuali, o che sostengono il trasferimento tecnologico e facilitano lo scambio di dati, ma anche di coordinamento delle varie Pubbliche Amministrazioni interessate.

Ci si propone, dunque, una serie di attività ed iniziative rivolte ai traffici e alle attività che caratterizzano il sistema portuale Napoli - Castellamare di Stabia, per consolidare e migliorare i servizi resi. Un nuovo percorso, quindi, che non indugia e non si fa tentare dallo sviluppare iniziative atte ad una concorrenzialità tra i porti nazionali, ma che anzi è preordinato a fare sistema con il sistema portuale nazionale, valorizzando le specializzazioni delle locali realtà portuali (non dirottare traffici, ma consolidare gli esistenti e attrarne di nuovi).

In questo contesto diventa essenziale una nuova e più efficiente mobilità portuale, intesa nel suo complesso, una rete di comunicazione a favore dei passeggeri, la individuazione d'intesa con le Amministrazioni competenti di procedure per il rilascio in tempi certi, o in via sostitutiva, delle autorizzazioni amministrative per la esecuzione di determinati interventi infrastrutturali: tutto ciò può assicurare una migliore organizzazione ed efficienza portuale allo stato attuale delle infrastrutture.

Nell'ambito delle specifiche funzioni dell'Autorità Portuale, poi, sarà avviata la verifica dei piani d'impresa presentati dai soggetti concessionari, con comparazione degli investimenti programmati e quelli effettivamente operati, e del monitoraggio delle risorse umane impegnate, con specifica valutazione della sensibilità aziendale per la gestione delle misure di sicurezza e dell'utilizzo del lavoro portuale.

2.2) Le direttrici di sviluppo: area traffico passeggeri, area commerciale, area cantieristica.

I settori di intervento dell'Autorità Portuale sono stati determinati nel tempo dall'andamento dei traffici commerciali e passeggeri più rilevanti.

Tale approccio metodologico continuerà ad essere sviluppato, con particolare riferimento al **traffico passeggeri**, segmento che necessita della massima attenzione ed un alto livello di servizi generali da rendere disponibili: si pensi che, a dispetto della ben nota congiuntura che interessa questo periodo, il traffico passeggeri continua a tenere con oltre sette milioni di passeggeri globalmente transitati nel porto. Il numero di croceristi, la componente del traffico maggiormente dinamica, è in continua evoluzione, con un numero di passeggeri di oltre un milione per l'anno che si sta concludendo.

Strategica risulta la scelta di confermare la partecipazione nella società Terminal Napoli che ha come oggetto sociale proprio quello di curare lo svolgimento di attività relative "all'accoglienza" dei passeggeri.

Per il **traffico commerciale** dovranno essere esaminate le principali criticità, in parte di sistema ed in parte locali. E' noto infatti, che, lo sviluppo degli scali italiani ha notevolmente rallentato, diversamente da quello degli altri sistemi portuali mediterranei e di quelli nordeuropei. Il motivo principale risiede, probabilmente, nella minore crescita dell'economia nazionale rispetto alla media europea; vi hanno tuttavia influito anche le situazioni di congestione che interessano alcuni porti, l'inadeguatezza delle linee di collegamento stradali e ferroviarie tra porti e utilizzatori finali dei carichi, nonché le carenze qualitative nel servizio offerto da alcuni scali e snodi terrestri, che pesano nel confronto con i sistemi di logistica integrata di altri paesi.

I tradizionali fattori di vantaggio del sistema porto di Napoli come il posizionamento favorevole e la teorica disponibilità di una domanda di traffico in crescita, non sono più condizioni sufficienti ad assicurare uno sviluppo ordinato del comparto.

Secondo diversi contributi teorici, infatti, il sistema dei trasporti si configura, oramai, come un network le cui tre componenti principali sono costituite dai flussi, dai nodi e dalle connessioni.

L'efficienza complessiva della rete dipende dalla mutua congruenza tra questi fattori.

Se i flussi potenziali sono in sostenuto aumento, ma i nodi (nel nostro caso porti, interporti e metroporti) e le connessioni (assi di trasporto marittimo, ma anche terrestre) non risultano adeguati al servizio dei traffici, il funzionamento della rete non può che risentirne negativamente, consentendo al sistema complessivo soltanto uno sviluppo relativo.

In questo contesto le principali criticità rilevate per il porto di Napoli riguardano:

- la scarsa capacità e lunghezza delle banchine,
- la ridotta profondità degli scali,
- la carenza di spazi per la gestione dei container,
- le connessioni (intermodalità) fra le banchine e le reti stradali e ferroviarie che andrebbero implementate,
- il trasporto ferroviario che risulta in alcuni casi congestionato,
- una scarsa affidabilità e qualità di alcuni servizi.

Ciò che comunque più rileva è che gli eventuali interventi dovrebbero essere assunti in maniera integrata e nell'ambito di progetti di ampio respiro che tengano conto delle interrelazioni fra le varie componenti del trasporto.

Le prime risposte sono già sul tavolo: l'avvenuta presentazione di un primo intervento di dragaggio, a cui farà seguito un più ampio programma di interventi basati su una pianificazione mirata e il programma consolidato delle opere infrastrutturali.

Ma in questa direzione vanno anche il recente rinnovato impegno dell'Autorità Portuale nella partecipazione nelle Società di Servizi "Agenzia Campana di promozione della logistica e del trasporto merci" e "Ferport", quest'ultima da potenziare ulteriormente. Ed in ultimo il programma delle opere infrastrutturali previste nel vigente Piano Operativo Triennale.

Il **settore della cantieristica e delle riparazioni navali** costituisce un obiettivo primario per l'economia portuale (come, peraltro, individuato nel piano operativo triennale 2008-2010) ed è stato oggetto di un programma di riorganizzazione, avviato nell'anno 2001, ma non ancora completamente attuato.

Alcuni aspetti derivanti dalle modalità di attuazione delle previsioni del piano di riordino hanno determinato criticità e l'insorgere di una forte conflittualità, che dovrà trovare nell'immediato adeguata soluzione, nel rispetto delle previsioni contenute nel piano stesso, nelle delibere del Comitato Portuale e nel quadro normativo vigente.

La recente iniziativa della Regione Campania di assegnare idonee risorse alla Autorità Portuale per la realizzazione di uno studio di fattibilità per la realizzazione di un nuovo bacino nell'area portuale di Castellamare di Stabia, consente di aprire nuove opportunità al settore della cantieristica ed, in particolare, delle riparazioni navali con la possibile realizzazione di un'ulteriore essenziale infrastruttura; mentre nell'immediato futuro potranno essere assicurate alla Fincantieri di Castellamare di Stabia nuove commesse nel settore militare da parte del Ministero dello Sviluppo economico.

2.3) Lo sviluppo delle infrastrutture.

Lo sviluppo delle infrastrutture portuali è indicato nel vigente Piano Operativo Triennale 2008-2010, che costituisce sostanzialmente l'ossatura di riferimento della strategia dell'Autorità Portuale.

Stante la valenza del piano, che costituisce riferimento anche per gli operatori del settore, si procederà nel corso del prossimo esercizio alla elaborazione di un documento della fattibilità delle iniziative previste nel piano stesso e della relativa tempistica. Non un puntuale crono programma proprio di una "contabilità lavori", ma una verifica della concretezza di quanto ritenuto necessario per lo sviluppo delle attività portuali in relazione alla realizzabilità delle opere, sia in rapporto alla bonifica ambientale dei siti, nonché alla evoluzione del sistema intermodale del trasporto. A tale documento sarà affiancato il quadro delle priorità progettuali, consistente in un'

analisi realistica della sussistenza dell'interesse a realizzare determinate opere infrastrutturali e dei tempi occorrenti per la realizzazione degli interventi stessi.

Le priorità infrastrutturali per la logistica nel Porto di Napoli sono sinteticamente:

- **Adeguamento dell'accessibilità marittima:** i dragaggi dei due accessi di Ponente e di Levante per i quali sono previsti i relativi costi, ma che non hanno ancora una completa copertura finanziaria
- **Adeguamento dell'accessibilità terrestre** (ferroviaria) riguardante il tratto ferroviario Napoli Traccia – Napoli Porto che attualmente attraversa via Galileo Ferraris. La capacità attuale massima stimata (studio di Logica per le due AP di Napoli e Salerno) di questo tratto ferroviario è di 8 navette ferroviarie giornaliere. Tale capacità è insufficiente nel momento in cui entrerà in funzione la nuova Darsena di Levante che porterà ad un potenziale raddoppio dei traffici container sul Porto di Napoli. Considerando il fatto che la VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) del Ministero delle Infrastrutture per l'avvio dei lavori della Darsena di Levante prevede che almeno il 50% del traffico container terrestre complessivo del porto entri ed esca dal porto di Napoli via treno, l'attuale capacità del tratto ferroviario in questione è ampiamente insufficiente. In quest'ottica è importante una nuova strategia per Ferport che privilegi le condizioni del servizio al mero risultato aziendale.
- **Waterfront.** Per effetto del continuo incremento del traffico passeggeri e dell'uso intensivo dello scalo marittimo degli ultimi anni si è reso indispensabile avviare un processo di riorganizzazione dell'intera area portuale prevalentemente destinata al traffico croceristico nazionale ed internazionale, al traffico cabotiero delle autostrade del mare ed a quello passeggeri per la mobilità nel golfo di Napoli. E' proprio con l'intento di promuovere tale processo di riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli che nasce la holding pubblica Nausicaa S.p.A.. a cui recentemente l'Autorità Portuale ha confermato la propria partecipazione societaria. Nuovo impulso sarà dato alle iniziative della Società al fine di pervenire, in tempi brevi, alla riqualificazione di aree



portuali di pregio, che se recuperate all'interno di un progetto urbanistico e di marketing territoriale coerente, possono rappresentare nuove opportunità di sviluppo.

PARTE SECONDA – RELAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2010.

1). Premessa.

Come è noto, l'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 disciplina la gestione patrimoniale e finanziaria dell' Autorità Portuale attraverso un Regolamento redatto secondo uno schema condiviso con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia.

A partire dall'esercizio 2008 è stato introdotto il nuovo regolamento di contabilità che è stato approvato dal Comitato Portuale del 17/10/2007.

Il regolamento detta norme sulle procedure amministrative e finanziarie, nonché sulla gestione dei bilanci e del patrimonio e tiene conto dei principi di cui alla legge 7 agosto 1990, n.241, e della legge 3 aprile 1997, n. 94, che hanno riformulato la disciplina del bilancio dello Stato.

Il presente bilancio, quindi, viene redatto in conformità agli schemi introdotti con il citato regolamento di contabilità e propone un confronto con i dati relativi al preventivo 2009 assestato: questi dati, laddove necessario, sono stati opportunamente riclassificati per consentirne la comparabilità con il dato corrente.

1.1). Principi di redazione.

Il bilancio di previsione 2010 viene redatto nel rispetto delle prescrizioni normative, ad oggi in vigore, che impongono particolari limitazioni alla spesa pubblica. In particolare, i complessi e vari principi di riferimento, che impongono limitazioni alle spese, sono, sinteticamente, i seguenti:

riferimento normativo	descrizione
art. 1 comma 9 legge 266/05	Fermo quanto stabilito dall'articolo 1, comma 11, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, la spesa annua per studi ed incarichi di consulenza conferiti a soggetti estranei all'amministrazione, sostenuta dalle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, esclusi le università, gli enti di ricerca e gli organismi equiparati, a decorrere dall'anno 2006, non potrà essere superiore al 50 per cento di quella sostenuta nell'anno 2004.
art. 1 comma 11 legge 266/05	Per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, con esclusione di quelle operanti per l'ordine e la sicurezza pubblica, a decorrere dall'anno 2006 non possono effettuare spese di ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2004.
art. 27 dl 223/2006	Ai commi 9 e 10 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, le parole "50 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "40 per cento".
art. 2 comma 618 legge 244/2007	Le spese annue di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili utilizzati dalle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato non possono superare, per l'anno 2008, la misura dell'1,5 per cento e, a decorrere dal 2009, la misura del 3 per cento del valore dell'immobile utilizzato. Detto limite di spesa è ridotto all'1 per cento nel caso di esecuzione di interventi di sola manutenzione ordinaria. Per gli immobili in locazione passiva, è ammessa la sola manutenzione ordinaria nella misura massima dell'1 per cento del valore dell'immobile utilizzato.
art. 2 comma 623 legge 244/2007	A decorrere dall'anno 2008 gli enti ed organismi pubblici inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione individuati dall'ISTAT ai sensi dell'articolo 1, comma 5, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, con esclusione degli enti territoriali e locali e degli enti da essi vigilati, delle aziende sanitarie ed ospedaliere, nonché degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, si adeguano ai principi di cui ai commi da 615 a 626, riducendo le proprie spese di manutenzione ordinaria e straordinaria in modo tale da rispettare i limiti previsti ai commi da 615 a 626. L'eventuale differenza tra l'importo delle predette spese relative all'anno 2007 e l'importo delle stesse rideterminato a partire dal 2008 secondo i criteri di cui ai commi da 615 a 626, è versata annualmente all'entrata del bilancio dello Stato entro il 30 giugno. Gli organi interni di revisione e di controllo vigilano sull'applicazione del presente comma.
art. 27 legge 133/2008	Al fine di ridurre l'utilizzo della carta, dal 1° gennaio 2010, le amministrazioni pubbliche riducono del 50 per cento rispetto a quella dell'anno 2007, la spesa per la stampa delle relazioni e di ogni altra pubblicazione prevista da leggi e regolamenti e

	distribuita gratuitamente od inviata ad altre amministrazioni.
art. 61 comma 1 legge 133/2008	A decorrere dall'anno 2010 la spesa complessiva sostenuta dalle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 5 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311, con esclusione delle Autorità indipendenti, per organi collegiali e altri organismi, anche monocratici, comunque denominati, operanti nelle predette amministrazioni, e' ridotta del trenta per cento rispetto a quella sostenuta nell'anno 2007.
art. 61 comma 2 legge 133/2008	Al fine di valorizzare le professionalità interne alle amministrazioni, riducendo ulteriormente la spesa per studi e consulenze, all'articolo 1, comma 9, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni: a) le parole: «al 40 per cento», sono sostituite dalle seguenti: «al 30 per cento».
art. 61 comma 5 legge 133/2008	A decorrere dall'anno 2010 le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 5 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311, non possono effettuare spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2007 per le medesime finalità.
art. 61 comma 17 legge 133/2008	Le somme provenienti dalle riduzioni di spesa e le maggiori entrate di cui al presente articolo, con esclusione di quelle di cui ai commi 14 e 16, sono versate annualmente dagli enti e dalle amministrazioni dotati di autonomia finanziaria ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato.

1.2). Effetti dei principi di redazione sulle previsioni.

Il bilancio di previsione per il 2010 viene, quindi, redatto tenuto conto dei limiti sinteticamente su esposti, che hanno fissato alcuni principi in tema di controllo della spesa pubblica.

Per alcuni di questi principi, tuttavia, con la circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 11215 del 14/10/2008 è stata chiarita la non applicabilità alle Autorità Portuali in virtù della loro peculiare attività e del loro status giuridico.

Per gli altri capitoli interessati (segnatamente spese di pubblicità, rappresentanza) sono state rispettate le prescrizioni normative impostando le previsioni del 2010 sulla base delle spese del 2007 applicando, poi, le riduzioni previste dalla legge 133/08 e i successivi versamenti al bilancio dello Stato.

Come si avrà modo di osservare in seguito, il bilancio si fonda principalmente su risorse proprie dell'Autorità Portuale essendo oramai in corso di completamento le opere ricadenti nei finanziamenti statali (come ad esempio legge 166/02 o legge 388/00).

Nella legge finanziaria 2008 (art. 1 comma 247 e seguenti), peraltro, è stata inserita una fonte di ulteriore finanziamento per le Autorità Portuali consistente nell'attribuzione dell'extragettito sulle accise e sull'iva riscosse nei singoli porti rispetto all'anno precedente. Tale provvista è finalizzata alla realizzazione delle opere di infrastrutturazione.

Gli effetti di questa devoluzione, tuttavia, non sono, ancora oggi, valutabili attesa l'aleatorietà e la non quantificabilità del gettito prodotto dalle accise e dall'iva nei porti di riferimento.

Infine, l'art. 1 comma 983 legge 296/06 prevede la ripartizione di un fondo perequativo tra le Autorità Portuali la cui entità è anch'essa non preventivabile al momento.

Da quanto finora argomentato, appare chiaro che il bilancio di previsione 2010, così come redatto, è suscettibile di variazioni che potranno essere richieste in funzione delle nuove disposizioni e dei chiarimenti attesi.

Inoltre è da tenere in considerazione che ulteriori variazioni alle previsioni potrebbero rendersi necessarie per effetto dell'ulteriore allargamento al porto di Torre Annunziata della circoscrizione portuale di competenza dell'Autorità Portuale.

In tale ipotesi, come è ovvio, sarebbe necessario apportare delle modifiche per tener conto degli oneri e delle risorse connessi alla gestione delle nuove aree.

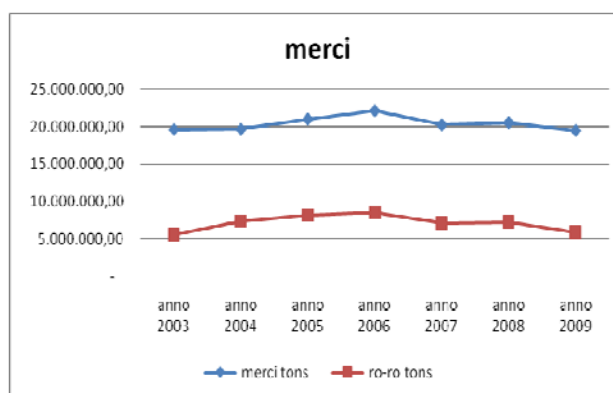
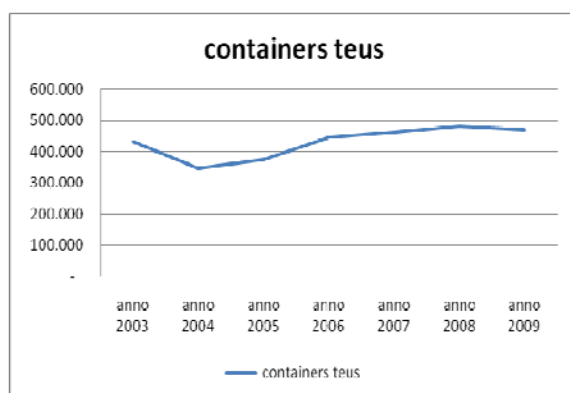
1.3). Quadro economico di riferimento.

Le ipotesi che sorreggono il bilancio di previsione 2010 si fondano sull'andamento finora positivo del porto di Napoli tenendo conto, anche, del quadro economico generale attuale: i traffici registrano dati consuntivi e previsionali tutto sommato soddisfacenti se si tiene conto del periodo di recessione generale che interesserà il biennio 2009/2010. Come già accennato nella relazione programmatica è piuttosto difficile fare ipotesi sull'andamento futuro dei mercati anche se un cauto ottimismo sembra prevalere per le aspettative per il 2010.

Ad ogni modo, segnali di tenuta del porto di Napoli si confermano in particolar modo per il settore merci, per il quale si è registrata una flessione ragionevolmente contenuta come è dato desumere dalle seguenti tabelle di sintesi e dai grafici dei principali indicatori quantitativi (in cui il dato relativo al 2009 è stimato sulla base del tendenziale di incremento storico).

settore merci	2009 (prev.)	2008	2007	2006	2005	2004	2003
containers teus	470.000	481.521	460.812	444.982	373.706	347.500	433.300
merci tons	19.500.000	20.560.000	20.269.163	22.100.000	21.009.000	19.667.400	19.634.448
ro-ro tons	5.900.000	7.250.000	7.135.851	8.500.000	8.172.000	7.380.300	5.586.246

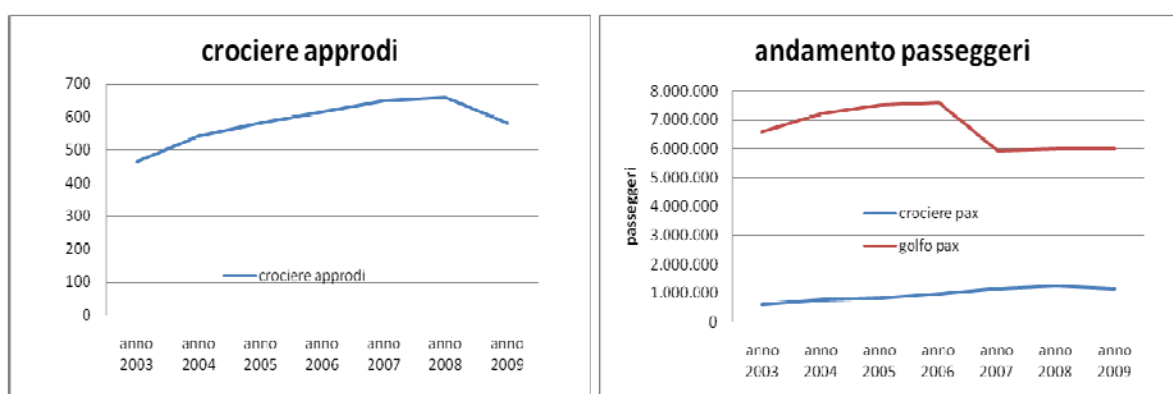
Il prospetto grafico evidenzia l'andamento dei volumi:



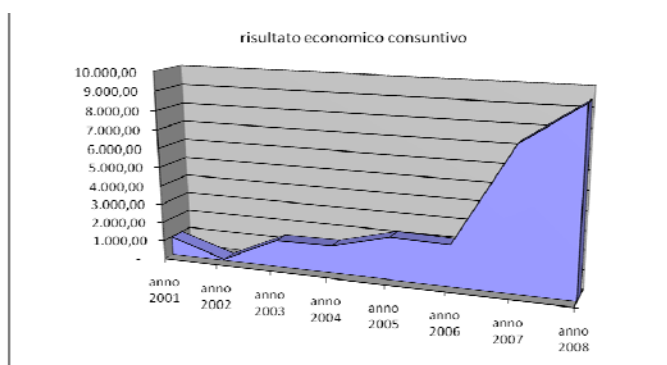
Segnali di tenuta si evidenziano anche per il settore turistico sebbene i traguardi relativi ai movimenti nel golfo dell'anno 2006 non siano ancora stati avvicinati:

<i>settore passeg.</i>	<i>2009 (prev.)</i>	<i>2008</i>	<i>2007</i>	<i>2006</i>	<i>2005</i>	<i>2004</i>	<i>2003</i>
crociere pax	1.150.000	1.237.000	1.151.345	971.000	831.000	773.223	613.610
crociere approdi	580	660	649	615	580	541	465
golfo pax	6.000.000	6.000.000	5.951.141	7.600.000	7.500.000	7.209.500	6.582.287

Il prospetto grafico evidenzia l'andamento dei volumi:



Il riflesso dell'andamento dei traffici sui risultati gestionali dei bilanci dell'Autorità Portuale è stato, finora, un trend economico di tutto rispetto come si può osservare dal grafico di sintesi che segue (dati in m/€):



2). Presentazione dei risultati attesi.

Come si ricorderà la finanziaria 2007 (legge 296/06) ha introdotto nuovi principi nella gestione delle Autorità Portuali.

In particolare, è stato dato avvio al sistema dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali con la devoluzione di alcune tasse erariali (articolo 1 comma 982). E' stata, inoltre, data la facoltà di richiedere addizionali su canoni ed altre entrate al fine di finanziarie le spese per garantire la security portuale (articolo 1 comma 984).

Anche nel bilancio preventivo 2010 trovano, quindi, applicazione i criteri fissati dalla finanziaria 2007.

Si ricorda che con d.p.r. del 12/5/2009 è stato accolto il ricorso al Consiglio di Stato proposto da due concessionari in materia di applicabilità dei diritti di security: pertanto, è in corso di riformulazione il sistema dei diritti di security e tale circostanza potrà avere effetto sulla previsione di bilancio.

E' opportuno evidenziare, infine, che è stata completata la riforma delle Tasse e dei Diritti Marittimi con il dpr 107/2009 che ha accorpato le tasse e le sovrattasse di ancoraggio nella nuova "*tassa di ancoraggio*" nonchè la tassa erariale sulle merci e la tassa portuale sulle merci nella nuova "*tassa portuale*".

Con lo stesso provvedimento sono state leggermente adeguate le tariffe dell'imposizione: tuttavia, al momento, non sono stimabili effetti sostanziali sulla struttura delle entrate proprie dell' Autorità Portuale.

È intendimento di questa Autorità Portuale proseguire, nel corso del 2010, la politica gestionale rivolta alla razionalizzazione ed ottimizzazione delle proprie risorse, nel quadro delle strategie e degli obiettivi che hanno già caratterizzato l'impostazione del lavoro nel corso dell'anno 2009.

I prospetti illustrativi che seguono sono tutti espressi in migliaia di Euro (m/€).

Il bilancio per l'esercizio 2010, è sintetizzato nei sottoesposti prospetti riepilogativi :

CONTO ECONOMICO		
Valore della produzione		22.801
	Totale ricavi	<u>22.801</u>
Costi della produzione		-20.829
Saldo proventi e oneri finanziari		168
Saldo proventi e oneri straordinari		-635
Imposte e tasse		-230
	Totale costi	<u>-21.526</u>
	Avanzo economico previsto	<u>1.275</u>
 CONTO FINANZIARIO		
ENTRATE		
Entrate derivanti da trasferimenti correnti		766
Entrate operative		<u>22.214</u>
	Totale entrate correnti	<u>22.980</u>
Realizzi finanziari		37
Entrate derivanti da trasferimenti in c/capitale		59.359
Operazioni finanziarie e depositi cauzionali		1.500
Partite di giro		<u>7.174</u>
	Totale altre entrate	<u>68.070</u>
	Totale generale entrate	<u>91.050</u>
 SPESE		
Spese correnti		19.735
Investimenti tecnici		71.404
Operazioni finanziarie		-
Rimborso di mutui e di depositi cauzionali		2.000
Partite di giro		<u>7.174</u>
	Totale spese	<u>100.313</u>
 RIEPILOGO		
Totale entrate		91.050
Avanzo di amministrazione previsto per l'anno 2009		<u>55.897</u>
	Totale a pareggio	<u>146.947</u>
Totale spese		100.313
Avanzo finanziario		<u>46.634</u>
	Totale a pareggio	<u>146.947</u>

PARI A:	
avanzo di amministrazione presunto per l'esercizio 2009	55.897
meno disavanzo finanziario di gestione previsto per il 2010	<u>9.263</u>
uguale avanzo finanziario finale	<u>46.634</u>

Come si evince dal riepilogo suesposto l'avanzo finanziario finale previsto di m/€ 46.634 è pari all'avanzo di amministrazione presunto per l'esercizio 2009, diminuito del disavanzo finanziario di gestione previsto per l'esercizio 2010, pari a m/€ 9.263.

Vale la pena osservare che il disavanzo finanziario di gestione per il 2010 è causato principalmente dal fatto che una quota degli investimenti previsti dall'elenco annuale (per un valore complessivo di 10.940 m/€) sono finanziati con fondi propri dell'Autorità Portuale.

Tali investimenti, quindi, trovano copertura nell'utilizzo dell'avanzo di amministrazione precedente e nell'avanzo finanziario di parte corrente come è dato osservare dalla tabella che segue e che mette a confronto i risultati della gestione corrente e della gestione in conto capitale:

titolo 1 - entrate correnti	22.980
titolo 1 - uscite correnti	<u>19.735</u>
saldo della gestione corrente	<u>3.245</u>
titolo 2 - entrate in conto capitale	60.896
titolo 2 - uscite in conto capitale	<u>73.404</u>
saldo della gestione in conto capitale	<u>-12.508</u>
disavanzo finanziario di gestione previsto per il 2010	-9.263

3). Entrate.

3.1). Entrate correnti.

Le entrate correnti, di cui alle unità previsionali di base 1.1 (entrate derivanti da trasferimenti correnti) e 1.2 (entrate diverse), sono così costituite:

<u>TRASFERIMENTI CORRENTI</u>	
Regione Campania	0
Provincia e Comune di Napoli	766
Altri Enti pubblici	<u>0</u>
Totale trasferimenti	<u>766</u>
<u>ENTRATE DIVERSE</u>	
Entrate tributarie	8.720
Entrate derivanti da vendita beni e prestazioni di servizi	2.987
Redditi e proventi patrimoniali	9.960
Poste correttive	345
Entrate non classificabili in altre voci	<u>202</u>
Totale entrate diverse	<u>22.214</u>
Totale entrate correnti	22.980

I trasferimenti correnti risultano iscritti per complessivi m/€ 766 con un decremento rispetto allo scorso esercizio di m/€ 600 dovuto alla mancata disponibilità da parte della Regione Campania all'erogazione del contributo annuale.

I contributi posti a carico del Comune di Napoli, della Provincia di Napoli e della Regione Campania sono stati previsti nella misura sottoindicata (in m/€):

<u>ENTE</u>	<u>IMPORTO</u>
Regione Campania	0
Provincia di Napoli	250
Comune di Napoli	<u>517</u>
Totale	<u>767</u>

Le entrate diverse sono state previste in m/€ 22.214 con un decremento di m/€ 418 rispetto all' esercizio 2009, come si evince dalla seguente analisi (in m/€):

cat.	descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
1.2.1	ENTRATE TRIBUTARIE	8.720	9.310	-590
1.2.2	ENTRATE DERIV. DA VENDITA BENI E DA PRESTAZ. DI SERV.	2.987	3.360	-373
1.2.3	REDDITI E PROVENTI PATRIMONIALI	9.960	9.256	704
1.2.4	POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE DI USCITE CORRENTI	345	345	0
1.2.5	ENTRATE NON CLASSIFICABILI IN ALTRE VOCI	<u>202</u>	<u>361</u>	<u>-159</u>
		<u>22.214</u>	<u>22.632</u>	<u>-418</u>

La prima categoria delle entrate (upb 1.2.1) comprende le entrate tributarie che sono così costituite:

descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
tasse portuali ex art. 2 dpr 107/09 (codice doganale 927)	3.800	4.000	-200
tassa erariale dl. 47/1974	0	0	0
tassa di ancoraggio ex art. 1 dpr 107/09 (codice doganale 928)	4.100	4.500	-400
proventi autorizzazioni operazioni portuali (art. 16 l. 84/94)	620	600	20
proventi autorizzazioni attività in porto (art. 68 cod.nav.)	<u>200</u>	<u>210</u>	<u>-10</u>
	<u>8.720</u>	<u>9.310</u>	<u>-590</u>

La previsione di gettito è stata formulata sulla base degli effettivi volumi registrati nel 2009: si ricorda che, come più sopra evidenziato, nel corso del 2009 è stata modificata la disciplina delle tasse di ancoraggio e delle tasse portuali e, pertanto, il prospetto della previsione di entrata 2009 è stato riclassificato per renderlo omogeneo e comparabile alla previsione 2010.

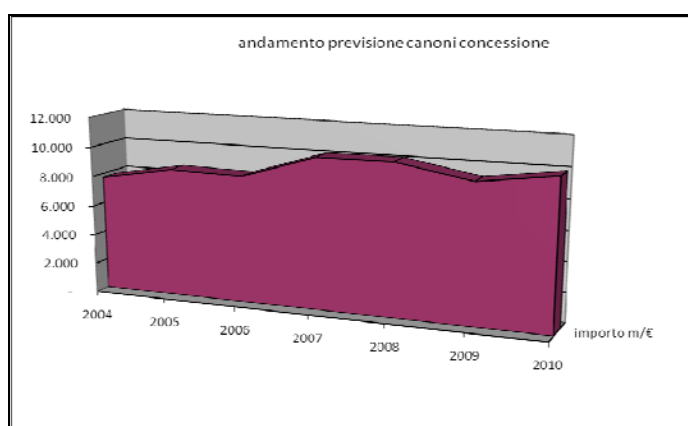
La seconda categoria (upb 1.2.2) comprende i proventi derivanti dalla sosta delle merci e quelli relativi ai diritti autonomi e di approdo. Il loro ammontare complessivo è previsto in m/€ 2.987, con un decremento rispetto all'anno 2009 di m/€ 373. il dettaglio è il seguente:

descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
Proventi servizio traffico merci	1.650	1.750	-100
Proventi servizio traffico passeggeri	1.112	1.440	-328
Proventi servizio traffico carri ferroviari	0	0	0
Proventi magazzini e spazi	180	130	50
Proventi diversi	<u>45</u>	<u>40</u>	<u>5</u>
	<u>2.987</u>	<u>3.360</u>	<u>-373</u>

La terza categoria (upb 1.2.3), nella quale confluiscono i canoni demaniali, gli interessi attivi ed i proventi per l'affitto di attrezzature, ha una previsione complessiva di entrata di m/€ 9.960 con un incremento di m/€ 704 rispetto all'esercizio precedente.

Il gettito è stato quantificato sulla base dei dati dell'esercizio 2009, delle prevedibili variazioni delle concessioni e tenendo, altresì, conto di un incremento istat del 3%.

In tema giova osservare l'andamento tendenzialmente incrementale del gettito dei canoni demaniali dovuto, principalmente, al progressivo ampliamento delle aree in concessione come può sinteticamente evincersi dal grafico che segue:



La quarta categoria (upb 1.2.4), riguardante le “poste correttive e compensative di spese correnti”, prevede un’entrata di m/€ 345 (senza variazioni rispetto al precedente esercizio) che si riferisce, principalmente, al rimborso degli oneri sostenuti per il personale dipendente distaccato presso la “Servizi Ferroviari Portuali Napoli s.r.l.” per

m/€ 140, a recuperi di spese da terzi per m/€ 155 ed, infine, al contributo dell'istituto cassiere per il finanziamento di attività promozionali per l'importo di m/€ 50. Tale ultimo importo è stato calcolato sulla base di quanto previsto nella convenzione in scadenza al 31/12/2009 e per il cui rinnovo è in corso di istruttoria la gara per il nuovo servizio: pertanto, questa appostazione potrebbe essere suscettibile di variazione connessa all'esito della gara.

La quinta categoria (upb 1.2.5) riguardante le "entrate non classificabili in altre voci", prevede, infine, un'entrata di m/€ 202 costituita, principalmente, dai proventi per il rilascio dei permessi annuali auto e dalle indennità di mora per ritardato pagamento delle somme dovute all'Autorità Portuale: lo stanziamento per le indennità di mora riflette l'attenta politica di recupero e gestione dei crediti che sta svolgendo l'amministrazione portuale.

3.2). Entrate in conto capitale.

Le entrate in conto capitale si articolano nelle Upb 2.1, relativa alla "*alienazione di beni patrimoniali e alla riscossione di crediti diversi*", alla Upb 2.2 relativa alle "*entrate per trasferimenti in conto capitale*" e, infine alla Upb 2.3 relativa alla "*riscossione di somme depositate da terzi a garanzia dell'Autorità Portuale*".

La upb 2.1 accoglie gli importi relativi alle cessioni di immobilizzazioni tecniche, per m/€ 10, e quelli relativi alle riscossioni di crediti per m/€ 27.

La upb 2.2 accoglie gli importi derivanti dai trasferimenti in conto capitale per complessivi m/€ 59.359 di cui m/€ 37.600 costituiti da trasferimenti da parte dello Stato e m/€ 21.759 da parte della Regione.

Per quanto riguarda i trasferimenti da parte dello Stato il dettaglio è il seguente:

legge 166/2002	28.500
legge 296/06 (finanziaria 2007 comma 994)	<u>9.100</u>
	<u>37.600</u>

Per la relazione fra contributi in conto capitale e spese per investimenti si rinvia al prosieguo della presente relazione.

La upb 2.3 presenta una previsione di m/€ 1.500 relativa ai depositi costituiti da utenti o altri soggetti a garanzia di prestazioni di servizi richiesti e di obblighi assunti.

3.3). Entrate per partite di giro.

Il Titolo III delle entrate riguarda le partite di giro, previste per m/€ 7.174 con un decremento di m/€ 160 rispetto all'esercizio precedente.

4). Spese.

4.1). Uscite correnti.

Il conto finanziario comprende spese correnti per complessivi m/€ 19.735, con un incremento di m/€ 1.274 rispetto allo scorso esercizio, così ripartite tra le diverse upb in (m/€):

descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
UPB 1.1 - FUNZIONAMENTO	12.214	11.984	230
UPB 1.2 - INTERVENTI DIVERSI	7.003	6.067	936
UPB 1.3 - ONERI COMUNI	10	10	0
UPB 1.4 - TRATTAM. QUIESCENZA, INTEGRATIVI E SOSTIT.	<u>508</u>	<u>400</u>	<u>108</u>
	<u>19.735</u>	<u>18.461</u>	<u>1.274</u>

4.1.1). Spese di funzionamento.

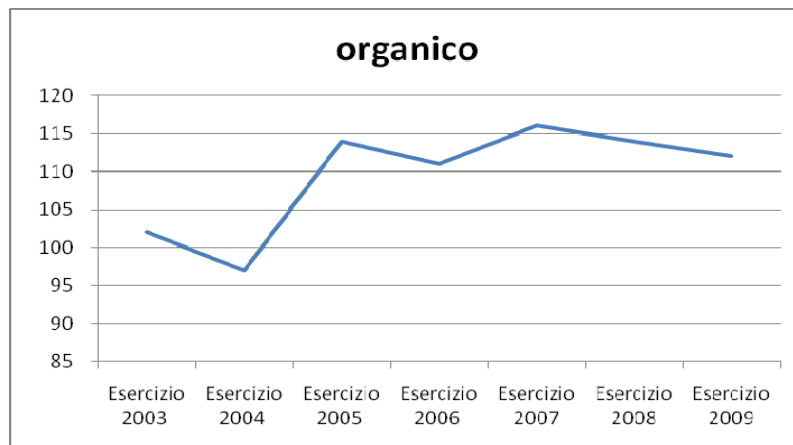
Le spese per il funzionamento (upb 1.1) dell'Autorità Portuale comprendono le seguenti categorie:

descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
UPB 1.1 - FUNZIONAMENTO			
ONERI PER GLI ORGANI DELL'ENTE	365	320	45
ONERI PER IL PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO	8.987	8.902	85
USCITE PER L'ACQUISTO DI BENI DI CONSUMO E DI SERVIZI	<u>2.862</u>	<u>2.762</u>	<u>100</u>
	<u>12.214</u>	<u>11.984</u>	<u>230</u>

Le **spese per gli Organi dell'Autorità Portuale**, previste in m/€ 365, riguardano le indennità ed i compensi agli organi di amministrazione e di controllo. Per quanto concerne i compensi del Presidente, del Collegio dei Revisori e del Comitato Portuale, non è stata apportata alcuna riduzione sulla scorta delle istruzioni impartite dal Ministero Vigilante con la citata circolare numero 11215 del 14/10/2008: questa ha, infatti, chiarito la non applicabilità delle riduzioni di spesa (prevista dalla legge 133/2008) agli emolumenti dei citati organi in quanto gli stessi sono fissati con Decreto Ministeriale.

Gli **oneri diretti ed indiretti per il personale dipendente** sono previsti in m/€ 8.987, con un incremento di m/€ 85 rispetto all'esercizio precedente.

L'andamento della forza lavoro impiegata nel tempo è sintetizzato nel grafico che segue:



La pianta organica approvata nel 2005 prevede una forza lavoro, a regime, di 133 unità.

L'articolazione della spesa complessiva per il personale si evince dal prospetto che segue (in m/€):

Descrizione	ESERC. 2010	ESERC. 2009	DIFF.ZA
Emolumenti fissi	6.277	6.170	107
Emolumenti variabili	145	212	-67
Missioni di servizio	130	140	-10
Mensa e l. 626/94	270	270	0
Contributi al Circolo Aziendale	30	30	0
Formazione profess.le	70	70	0
Oneri previdenziali e assistenziali	<u>2.065</u>	<u>2.010</u>	<u>55</u>
TOTALE	<u>8.987</u>	<u>8.902</u>	<u>85</u>

Gli stanziamenti di m/€ 6.277 per “emolumenti fissi”, di m/€ 145 per “emolumenti variabili” e di m/€ 2.065 per “oneri previdenziali ed assistenziali” sono stati determinati applicando il C.C.N.L. e la normativa previdenziale attualmente vigente e ipotizzando l’inserimento di 10 nuove unità lavorative nell’eventualità di nuove esigenze organiche connesse, principalmente, all’avvio dell’esercizio della centrale operativa security che si dovrebbe realizzare nei primi mesi del 2010. All’incremento previsto dei costi generali si contrappone una sensibile riduzione dei costi specificamente previsti per straordinari e missioni connessi con l’impiego più razionale del personale.

Si evidenzia che nel capitolo 8 della categoria 1.1.2. è stato stanziato l'importo di m/€ 250 quale presunto onere attribuibile all'esercizio e derivante dal rinnovo del ccnl lavoratori dei porti.

Le principali spese per il personale, nell'ambito dell'articolazione dei capitoli, sono state così suddivise:

capitolo 5 - emolumenti fissi al pers. dipendente	
Stipendi	4.045
Conguaglio anni precedenti	260
Scatti biennali	188
Indennità di turno	39
Assegno nucleo familiare	15
Mensilità aggiuntive	697
Retribuzione al personale in distacco	93
totale capitolo 5	5.337

capitolo 6 - emolumenti variabili al pers. dipendente	
Emolumenti variabili	138
Emolumenti variabili al personale in distacco	7
totale capitolo 6	145

capitolo 7 - oneri della contrattazione aziendale	
premio raggiungimento obiettivi	300
premio presenza, indennità vdt e reperibilità	210
totale capitolo 7	510

capitolo 12 - oneri previdenz., assistenz. e fiscali c/Ap	
I.N.P.S.	298
INPGI	10
ENPDEP	7
I.N.A.I.L.	51
I.N.P.D.A.P.	1.115
PREVINDAI – FASI	34
Personale in distacco	25
Irap	525
totale capitolo 12	2.065

L'importo complessivo di m/€ 140, relativo alla retribuzione del personale in distacco, sarà rimborsato all'Autorità Portuale dalla società che utilizza detto personale, ai sensi

dell'art. 23, comma 3 della legge n. 84/1994. Tale rimborso è stato previsto nel cap. 20 dell'Entrata "Recuperi e rimborsi diversi".

Si evidenzia, inoltre, che nello stanziamento del capitolo 10 sono state incluse le somme a disposizione del datore di lavoro per gli adempimenti obbligatori previsti per la sicurezza sui luoghi di lavoro di cui alla legge 626/94 ora dlgs 106/2009.

A seguito della nuova disciplina sul trattamento di fine rapporto, entrata in vigore dal 2007 (che comporta la destinazione del trattamento di fine rapporto maturato all'Inps o ai fondi di previdenza integrativa a seconda delle opzioni esercitate dal dipendente), non si è proceduto ad effettuare alcun accantonamento a favore del "fondo trattamento di fine rapporto" la cui consistenza rimane invariata a meno della rivalutazione del fondo cumulato al 31/12/2006 ancora trattenuto presso l'Autorità Portuale.

Le **spese per l'acquisto dei beni e dei servizi** comportano uno stanziamento di m/€ 2.862 con un aumento di m/€ 100 rispetto all'esercizio 2009.

cap.	descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
13	Spese connesse con l'utilizzo dei mezzi di trasp. terrestri	40	40	0
14	Lavori manut.ripar.locali Aut. Port., spese puliz., vigil. uffici e risc.	443	362	81
14 b	Lavori manut.ripar.ord. immobili Ap	15	15	0
15	Locazioni passive	168	183	-15
16	Spese per consulenze ed altre analoghe prestazioni professionali	46	46	0
17	Utenze varie	730	745	-15
18	Materiale di economato e facile consumo	163	145	18
19	Abbonamento periodici e riviste	70	75	-5
20	Spese postali	30	30	0
21	Spese diverse connesse al funzionamento degli uffici	70	74	-4
22	Spese per trasporto materiali, mobili e attrezzature speciali	50	60	-10
23	Vestiario	35	35	0
24	Premi di assicurazione	350	300	50
25	Spese di pubblicità (L.67/87)	200	200	0
26	Spese di rappresentanza	2	2	0
27	Spese legali, giudiziarie e varie	<u>450</u>	<u>450</u>	<u>0</u>
	Totale categoria 1.1.3	<u>2.862</u>	<u>2.762</u>	<u>100</u>

Le spese di consulenza rispettano il limite del 30% rispetto alla spesa sostenuta nel 2004 (limite così modificato dalla legge 133/2008): l'importo complessivo stanziato è pari alla spesa sostenuta per il 2007 mentre la ulteriore riduzione dal 40% al 30% sarà versata al bilancio dello stato come richiesto dalla legge 133/2008 art. 61 comma 17.

Le spese per autovetture rispettano il limite del 50% della spesa 2004.

Le spese di rappresentanza sono calcolate in misura pari a quelle del 2007; il 50% di queste sarà versato al bilancio dello Stato come richiesto dalla legge 133/2008 art. 61 comma 17.

Tutte le somme da versare al bilancio dello Stato ai sensi delle citate norme sono appostate nel capitolo 35 bis del presente bilancio di previsione.

4.1.2). Spese per interventi diversi.

Le spese per interventi diversi (upb 1.2) dell'Autorità Portuale ammontano ad m/€ 7.003 con un incremento di m/€ 936 rispetto allo scorso esercizio e comprendono le seguenti categorie:

cat.	descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
	UPB 1.2 - INTERVENTI DIVERSI			
1.2.1	USCITE PER PRESTAZIONI ISTITUZIONALI	5.591	4.937	654
1.2.2	TRASFERIMENTI PASSIVI	275	265	10
1.2.3	ONERI FINANZIARI	12	12	0
1.2.4	ONERI TRIBUTARI	230	229	1
1.2.5	POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE DI ENTRATE CORR.	30	30	0
1.2.6	USCITE NON CLASSIFICABILI IN ALTRE VOCI	<u>865</u>	<u>594</u>	<u>271</u>
		<u>7.003</u>	<u>6.067</u>	<u>936</u>

Le **uscite per prestazioni istituzionali – categoria 1.2.1.** comprendono le prestazioni di terzi per la gestione di servizi in ambito portuale. Tra le voci più rilevanti rientrano in

questa categoria le spese per il servizio di pulizia e di illuminazione delle parti comuni dell'ambito portuale, nonché le spese per la manutenzione ordinaria.

La categoria accoglie, inoltre, le spese di natura istituzionale relative all'attività promozionale del porto di Napoli prevista dall'art. 6 comma 1 lettera a) legge 84/94.

Rientrano in questa categoria, infine, le spese istituzionali relative alla sicurezza e alla security portuale il cui onere è posto a carico degli utenti dei servizi portuali mediante l'applicazione dei diritti di security su merci e passeggeri riscossi in parte attraverso l'Agenzia delle Dogane e in parte attraverso i concessionari dei servizi.

Il dettaglio della categoria "1.2.1 uscite per prestazioni istituzionali" è il seguente:

cap.	descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
	Categoria 1.2.1 - USCITE PER PRESTAZIONI ISTITUZIONALI			
28	Prestazioni terzi gestione dei servizi portuali - spese utenze varie	2.365	2.110	255
29	Prestaz. terzi manut., ripar., adattam. diversi parti comuni in ambito port.	335	305	30
30	Spese promozionali e di propaganda	551	372	179
31	Adempimenti Security e sicurezza portuale	<u>2.340</u>	<u>2.150</u>	<u>190</u>
	Totale categoria 1.2.1	<u>5.591</u>	<u>4.937</u>	<u>654</u>

In particolare, nel capitolo 28 "prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali", si registra un incremento della spesa dovuto essenzialmente alla variazione stimata del costo per il servizio di pulizia e rimozione rifiuti in ambito portuale.

Le "spese per promozione e propaganda" di cui al capitolo 30 sono calcolate in misura pari a quelle del 2007; il 50% di queste sarà versato al bilancio dello Stato come richiesto dalla legge 133/2008 art. 61 comma 17 ad accezione delle spese per la promozione del porto e di quelle completamente finanziate da terzi in accordo con quanto previsto dalla più volte citata circolare 11215 del 14/10/2008. Il dettaglio delle spese programmate è il seguente:

	importo
spese per attività istituzionali (mostre e convegni)	442
pubblicità e relazioni pubbliche	59
spese interamente finanziate	<u>50</u>
Totale capitolo 30	<u>551</u>

Le **uscite per trasferimenti passivi – categoria 1.2.2** comprendono lo stanziamento del riparto delle spese di gestione della società partecipata consortile Nausicaa (m/€ 150) oltre alle quote di partecipazione ad istituzioni aventi attinenza con lo sviluppo delle attività portuali (m/€ 125).

Le **uscite per oneri tributari – categoria 1.2.4** comprendono lo stanziamento per il pagamento delle imposte Tarsu, Ici e Tosap per m/€ 150, oltre allo stanziamento di m/€ 80 da versare all’Erario dello Stato ai sensi dell’art. 61 comma 17 legge 133/08.

Si ricorda che l’onere relativo all’Irap è stato inserito tra le spese per oneri previdenziali e assistenziali del personale così come raccomandato dai principi contabili per la redazione dei bilanci delle autorità portuali.

Le **uscite per spese non classificabili in altre voci – categoria 1.2.6** sono relative allo stanziamento prudenziale delle seguenti voci di spesa:

cap.	descrizione	eserc. 2010
37	Spese per liti, arbitrati, risarcimenti e accessori	230
38	Fondo di riserva	560
39	Oneri vari straordinari	<u>75</u>
		<u>865</u>

Si precisa che il “fondo di riserva” è stato calcolato nei limiti previsti dal regolamento di contabilità e parte di esso potrebbe essere utilizzato per l’eventuale attivazione di una procedura di esodo incentivata.

Gli “oneri vari straordinari”, per m/€ 75, si riferiscono all’eventuale versamento delle eccedenza di spesa per interventi di manutenzione sui fabbricati in uso all’Autorità Portuale rispetto ai limiti imposti dai citati commi 618 e 623 dell’art. 2 della legge 244/2007.

4.1.3). Spese per oneri comuni.

Le spese per oneri comuni (upb 1.3) dell’Autorità Portuale comprendono spese residuali non classificabili altrove e di importo limitato.

4.1.4). Trattamenti di quiescenza.

Le spese relative al trattamento di quiescenza del personale dipendente dell’Autorità Portuale (upb 1.4) sono state calcolate al fine di prevedere l’esborso annuale della quota di trattamento di fine rapporto che sarà, per legge, destinata a fondi di previdenza integrativi o alla gestione separata tfr dell’inps.

4.2) Uscite in conto capitale.

Le spese in conto capitale ammontano a m/€ 73.404 (con un decremento di 2.305 m/€ rispetto all’anno precedente) e sono così costituite:

descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE			
UPB 2.1 - INVESTIMENTI	71.404	73.209	-1.805
UPB 2.2 - ONERI COMUNI	<u>2.000</u>	<u>2.500</u>	<u>-500</u>
	<u>73.404</u>	<u>75.709</u>	<u>-2.305</u>

4.2.1). Spese per investimenti.

Le spese per investimenti (upb 2.1) dell'Autorità Portuale comprendono le seguenti categorie:

cat.	descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
	UPB 2.1 - INVESTIMENTI			
2.1.1	ACQUISIZIONE DI BENI DI USO DUREVOLE ED OPERE IMMOB.	70.299	70.859	-560
2.1.2	ACQUISIZIONE DI IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE	453	798	-345
2.1.3	PARTECIPAZIONI E ACQUISTO DI VALORI MOBILIARI	250	1.150	-900
2.1.4	CONCESSIONI DI CREDITI ED ANTICIPAZIONI	2	2	0
2.1.5	INDENNITA' ANZIANITA' E SIMIL. AL PERS.CESSATO	<u>400</u>	<u>400</u>	<u>0</u>
		<u>71.404</u>	<u>73.209</u>	<u>-1.805</u>

Gli **investimenti in opere ed impianti portuali**, sono previsti in m/€ 70.299 finanziati per m/€ 10.940 con fondi dell'Autorità Portuale, per m/€ 9.100 con fondi del Ministero dei Trasporti, per m/€ 28.500 con risorse derivanti dall'accensione di mutui (legge 166/2002) ed, infine per m/€ 21.759 con fondi regionali (pon/por).

Nella sua globalità il piano degli investimenti è così articolato:

realizzazione colmata testata molo Carmine	23.900
predisposizione ormeggi di punta Piliero	<u>4.600</u>
TOTALE INTERVENTI DI CUI ALLA LEGGE 166/02	<u>28.500</u>
completamento e consolid. banchina levante Pisacane	5.731
adeguamento e ristruttur. banchina levante Flavio Gioia	12.128
consolidam. banchina interna Cesareo Console orm.33	<u>3.900</u>
INTERVENTI CON RISORSE REGIONALI (PON/POR)	<u>21.759</u>
consolidam. banchina interna Cesareo Console orm.33	<u>9.100</u>
INTERVENTI CON RISORSE MINISTERO TRASPORTI	<u>9.100</u>
realizzazione colmata testata molo Carmine	2.600
accantonamento progettazione ex art. 92 c.7 dlgs 163/06	2.500
manutenzione immobili utilizzati dall'ap	500
manutenzione straordinaria Porto di Castellammare	2.000

manutenzione potenziamento impianto elettrico portuale	1.340
manutenzione straordinaria Porto di Napoli	2.000
INTERVENTI CON RISORSE PROPRIE	<u>10.940</u>
TOTALE INVESTIMENTI	70.299

Gli **investimenti in immobilizzazioni tecniche**, sono previsti in m/€ 453 finanziati interamente con fondi dell'Autorità Portuale. Il dettaglio degli acquisti è il seguente:

cap.	descrizione	eserc. 2010	eserc. 2009	diff.
	Categoria 2.1.2. - ACQUISIZIONE DI IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE			
48	Acquisto di attrezzature e macchinari	235	550	-315
49	Automezzi al servizio del porto	48	48	0
50	Acquisto di mobili e arredi	170	200	-30
51	Acquisto beni immateriali (progetti, brevetti, ecc)	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
	Totale categoria 2.1.2	<u>453</u>	<u>798</u>	<u>-345</u>

Nella upb 2.1 sono comprese, inoltre, le spese per la partecipazione al capitale di società che svolgono attività connesse all'attività portuale (m/€ 250), le spese per la costituzione di depositi a cauzione presso terzi (m/€ 2) ed, infine, le erogazioni a carico del fondo "Trattamento di fine rapporto" nei casi di concessione di anticipazioni al personale dipendente ovvero di liquidazione del tfr in occasione della cessazione dal servizio (m/€ 400).

4.2.2). Spese per oneri comuni.

Le spese per oneri comuni in conto capitale (upb 2.2) dell'Autorità Portuale sono previste in m/€ 2.000 e riguardano la restituzione di depositi cauzionali a terzi.

4.3) Uscite per partite di giro.

Il Titolo III delle uscite riguarda le partite di giro, previste per m/€ 7.174 con un decremento di m/€ 160 rispetto all'esercizio precedente.

5). Poste non finanziarie del conto economico.

Le poste non finanziarie del conto economico sono costituite:

- per m/€ 70 dall'accantonamento per rischi su crediti (voce B 10 d del conto economico riclassificato);
- per m/€ 1.900 dalle quote di ammortamento determinate applicando la tabella dei coefficienti di ammortamento approvata con decreto ministeriale 31 dicembre 1988 (voce B 10 b del conto economico riclassificato).

6). Previsione di cassa.

Il bilancio finanziario di competenza indica, nell'apposita colonna, la previsione di cassa di ciascun capitolo; tale previsione tiene conto anche degli incassi e pagamenti di residui attivi e passivi e dà origine ad un parallelo bilancio di cassa, reso obbligatorio dalla legge 3 agosto 1978, n. 468.

I risultati complessivi sono i seguenti:

<u>ENTRATE</u>		
Fondo iniziale di cassa presunto (A)		98.900
<u>Entrate correnti</u>		
Titolo I- upb 1.1 - trasferimenti correnti	2.089	
Titolo I- upb 1.2 - entrate diverse	<u>25.011</u>	27.100
<u>Entrate conto capitale</u>		
Titolo II - upb 2.1 entrate per alienazione beni	37	
Titolo II - upb 2.2 entrate per trasferimenti c/capitale	95.000	
Titolo II - upb 2.3 accensione prestiti	<u>1.500</u>	96.537
<u>Entrate per partite di giro</u>		
Titolo IV Partite di giro		<u>7.974</u>
Totale entrate di cassa previste più fondo iniziale		<u><u>230.511</u></u>

<u>USCITE</u>		
<u>Spese correnti</u>		
Titolo I uscite correnti		20.658
<u>Spese conto capitale</u>		
Titolo II upb 2.1 uscite in c/capitale	123.120	
Titolo II upb 2.2 estinzione debiti	<u>2.000</u>	125.120
<u>Spese per partite di giro</u>		
Titolo IV Partite di giro		<u>7.274</u>
Totale uscite previste		153.052
fondo cassa finale presunto (B)		<u>77.459</u>
Totale a pareggio		<u>230.511</u>
Peggioramento di cassa presunto (A-B)		21.441

7). Bilancio di previsione triennale.

In ottemperanza della legge n. 468/78 e al vigente regolamento di contabilità è stato predisposto anche il bilancio finanziario di previsione per il triennio 2010/2012 tenendo conto, delle seguenti ipotesi:

- aumento del costo del personale per effetto dei normali automatismi vigenti;
- investimenti per programmi riguardanti l'ammmodernamento, la riqualificazione e la ristrutturazione del porto realizzati con intervento finanziario da parte di organismi pubblici e con risorse proprie nei limiti di quanto programmato nel piano triennale;
- aumento dei redditi e proventi patrimoniali nei limiti del processo inflattivo e per effetto di ulteriori concessioni di spazi ed aree.

Napoli, lì 22 ottobre 2009

IL SEGRETARIO GENERALE
(Zeno D'Agostino)

IL PRESIDENTE
(Luciano Dassatti)