

Nonostante la presenza di personale in esubero, l'Autorità, nel periodo considerato dal presente referto, ha proceduto all'assunzione di personale per chiamata diretta, previa, in alcuni casi, l'attivazione di procedure selettive affidate a società specializzate. In merito, il Collegio dei revisori dei conti, come emerge dai verbali nn. 39 e 44 del 2001, n. 59 del 2003, n. 66 del 2004 e n. 69 del 31 dicembre 2005, ha ripetutamente segnalato all'Autorità, ente pubblico non economico, l'esigenza di limitare al massimo il ricorso a tale forma di assunzione, dovendo invece ricorrere al sistema dei pubblici concorsi. A tale scopo, l'Organo di controllo ha fatto riferimento ai principi affermati dall'articolo 97 della Costituzione, sia per quanto attiene al buon andamento e all'imparzialità dell'azione amministrativa sia per quanto attiene, più in particolare, alle modalità di reclutamento del personale stesso, atteso che il secondo comma di tale articolo stabilisce, in linea generale, che agli impieghi pubblici si accede mediante concorso, salvi i casi di deroga espressamente previsti da disposizioni di legge.

Questa Corte, pur non ignorando l'esigenza dell'Autorità di disporre di specifiche professionalità per lo svolgimento dei complessi compiti istituzionali, non può che condividere, per quanto attiene alle modalità di assunzione del personale, le raccomandazioni espresse dal Collegio dei revisori dei conti, considerato che le Autorità portuali fanno parte della categoria degli enti pubblici non economici.

3.2 Costo del personale

Nel prospetto che segue è indicato, per ogni esercizio finanziario, il costo complessivo del personale, compresa la quota accantonata per il T.F.R. nell'importo risultante dal conto economico.

Dall'esercizio 2001 la spesa per il trattamento economico del Segretario generale è compresa tra quella del restante personale. Di conseguenza, ai fini della determinazione del costo complessivo e del costo unitario medio, all'importo della spesa per il personale indicato nella categoria 2[^] del titolo I^o del rendiconto finanziario degli esercizi 1999 e 2000 è aggiunto quello relativo al trattamento economico del Segretario generale, risultante dalla categoria 1[^] dello stesso documento contabile.

(migliaia di euro)							
Esercizi	Spesa	T.F.R.	Totale (a)	Personale all'1.1	Personale al 31.12	Consistenza media	Costo medio
1999	5.852,7	438,2	6.290,9	132	131	131,5	47,83
2000	5.946,2	467,8	6.414,0	131	131	131,0	48,96
2001	7.398,3	463,8	7.862,1	131	143	137,0	57,38
2002	7.805,6	456,9	8.262,5	143	100	121,5	68,00
2003	6.307,8	397,9	6.705,7	100	103	101,5	66,06
2004	6.518,0	325,4	6.843,4	103	98	100,5	68,08
2005	5.886,2	414,1	6.300,3	98	115	106,5	59,15

(a) Tra il personale in servizio è compreso il Segretario generale

Durante il periodo considerato dal presente referto la consistenza del personale ha subito sensibili variazioni nel corso di ciascun anno. Sia per l'applicazione delle agevolazioni per l'esodo anticipato, soprattutto durante l'anno 2002, sia per l'assunzione di nuovo personale.

Per tale ragione, il costo medio unitario è stato determinato dividendo il costo complessivo annuo per il numero medio del personale, compreso il Segretario generale, risultante in servizio, rispettivamente, all'inizio ed al termine dell'anno.

Nel corso del 2001 è stato sottoscritto il CCNL per il quadriennio 2000-2004.

Gli effetti economici retroattivi di tale contratto hanno gravato sui bilanci degli esercizi 2001 e 2002. Inoltre, nell'anno 2002, a causa dei diversi periodi di permanenza in servizio dei dipendenti esodati, il costo medio unitario è poco rappresentativo della realtà.

Durante l'anno 2004, nonostante la riduzione del numero dei dipendenti, la spesa impegnata per il personale è aumentata di 210,2 migliaia di euro. In particolar modo sono aumentati gli emolumenti fissi. L'aumento del valore del costo medio unitario annuo, passato dall'importo di euro 66,06 migliaia del 2003 a quello di euro 68,08 migliaia, è dovuto anche, come emerge dalla relazione al conto consuntivo dell'esercizio successivo, all'accantonamento di *"somme destinate ad agevolare l'esodo anticipato.."*.

Fenomeno completamente opposto si è verificato nell'esercizio 2005. Infatti, la spesa impegnata è scesa dall'importo di euro 6.518,0 migliaia dell'esercizio 2004 a quello di euro 5.886,2 migliaia dell'esercizio successivo, nonostante l'incremento di personale; ciò è dovuto al fatto che gli effetti economici derivante dalle nuove

assunzioni hanno avuto scarso impatto sul bilancio dell'esercizio 2005 in quanto sono avvenute al termine dell'anno.

La riduzione della spesa complessiva e l'aumento del numero di personale in servizio hanno contribuito alla notevole riduzione del valore del costo medio unitario, passato da 68,08 migliaia di euro dell'esercizio 2004 a quello di 59,15 migliaia di euro dell'esercizio 2005.

Va rilevato, infine, che il costo medio unitario, durante il periodo considerato dal presente referto, ha subito incrementi assai rilevanti: partendo dai dati dell'esercizio 1999, + 42,33% con riferimento ai dati dell'esercizio 2004 e +23,66% ai dati dell'esercizio 2005.

Il costo sostenuto dall'Autorità per il personale distaccato viene rimborsato dagli enti e dalle imprese che lo utilizzano; pertanto per poter valutare l'incidenza del costo del personale sulla spesa corrente, occorre depurare il costo complessivo dei rimborsi ottenuti dall'Ente a tale titolo.

Nel prospetto che segue, il costo annuale per il personale, al netto dei rimborsi in parola, è posto a confronto con l'entità della spesa corrente.

(migliaia di euro)

Esercizi	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Costo	6.290,9	6.414,0	7.862,1	8.262,5	6.705,7	6.843,4	6.300,3
Recuperi	1.023,9	1.021,9	1.075,3	855,6	238,4	497,9	116,6
a) Costo personale	5.267,0	5.392,1	6.786,8	7.406,9	6.467,3	6.345,5	6.183,7
b) Spese correnti	14.354,9	13.702,3	12.717,5	12.544,8	12.473,3	11.167,3	11.926,1
A/bx100	36,69%	39,35%	53,36%	59,04%	51,85%	56,82%	51,85%

Dai dati esposti nel prospetto emerge che dall'esercizio 2001 il costo per il personale rappresenta oltre il 50% della spesa corrente. Di fronte ad un andamento decrescente della spesa corrente, anche a causa dell'applicazione delle disposizioni sul contenimento della spesa pubblica, il costo del personale, nonostante la riduzione del contingente in servizio, ha avuto un andamento crescente fino all'esercizio 2002 e decrescente per i restanti esercizi.

Il notevole incremento dell'incidenza di tale costo sulla spesa corrente verificatosi nell'esercizio 2002 è da attribuirsi, da un lato, all'incremento della spesa impegnata per il personale e, dall'altro, alla notevole riduzione della spesa per l'acquisto di beni e servizi.

In particolare la riduzione di tale spesa deriva prevalentemente dalle diverse modalità di gestione del servizio ferroviario affidato alle società Ferport s.r.l.-Trenitalia S.p.A. Infatti, a partire dall'esercizio 2001 i rapporti convenzionali tra le due società, come emerge dalla Relazione al conto consuntivo di tale esercizio, *"sono regolati direttamente tra le parti senza l'intervento dell'Autorità Portuale"*.

In conclusione, si può rilevare che la politica di incentivazione degli esodi, basata sul riconoscimento di particolari benefici economici a favore dei dipendenti che hanno lasciato anticipatamente il servizio, ha consentito all'Autorità di assumere professionalità più adeguate alle sue esigenze, riducendo il costo complessivo del personale a partire dall'esercizio 2003, ma restando assai elevata l'incidenza di tale costo sulla spesa corrente.

4. Incarichi di consulenza

L'Autorità ha di recente fornito un prospetto riepilogativo della composizione della spesa impegnata annualmente per incarichi di consulenza ed altre prestazioni professionali. La spesa complessiva, risultante dal conto consuntivo, è articolata in tre distinti aggregati a seconda che si tratti di incarichi professionali conferiti nel quadro degli interventi in materia di lavori pubblici, di prestazioni rese sotto forma di collaborazioni coordinate e continuative o di consulenze per incarichi per studi e ricerche.

Nel prospetto che segue sono riportati, per ciascun esercizio, gli importi della spesa impegnata per le prestazioni di cui sopra.

(migliaia di euro)

Esercizio	Incarichi ex L. 109/94	Collaborazioni coordinate e continuative	Incarichi per studi e ricerche	Spesa totale
1999	539,4	27,4	50,8	617,6
2000	828,8	23,3	41,7	893,8
2001	339,9	0	50,1	390,1
2002	231,1	0	68,9	300,0
2003	168,9	35,2	91,1	295,2
2004	32,7	64,6	56,1	153,4
2005	69,5	10,7	49,5	129,7

Nel corso del periodo preso in considerazione dal presente referto, la spesa per incarichi di consulenza è andata sensibilmente diminuendo. La componente più consistente della spesa complessiva è connessa agli interventi in materia di opere pubbliche. La componente della spesa per incarichi di consulenza in generale e di studi e ricerche si è ridotta nell'ultimo triennio.

La sensibile riduzione della spesa complessiva verificatasi negli esercizi 2004 e 2005 è dovuta anche alle recenti disposizioni restrittive in materia, come risulta dalla relazione amministrativa sui conti consuntivi e dalla relazione del Collegio dei revisori dei conti.

5. Attività

5.1 Premessa

La maggior parte dei dati relativi all'attività svolta dall'Autorità portuale durante gli esercizi considerati dal presente referto sono stati desunti dalla Relazione annuale prevista dall'articolo 9, comma 3, della legge n. 84/1994 resa dal Presidente dell'Autorità stessa e dalla relazione amministrativa sui conti consuntivi degli stessi esercizi.

5.2 Pianificazione e sviluppo del porto

5.2.1 Piano Regolatore

Il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) attualmente vigente del porto di Napoli è quello approvato con il D.M. n. 2478 del 27 aprile 1958.

L'Autorità portuale sta portando a termine la complessa procedura per la redazione del nuovo Piano Regolatore che tenga conto delle moderne esigenze del porto. A tal fine, nel corso dell'anno 2005 ha curato la elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale sul quale dovranno essere acquisiti i pareri delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla tutela dei vincoli ambientali.

5.2.2 Piano Operativo Triennale

Con deliberazione n. 79 del 20 dicembre 2001, il Comitato portuale ha approvato il P.O.T. per il triennio 1999/2001. Il P.O.T. 2002/2004, approvato con la delibera n. 10 in data 16 aprile 2003 rappresenta la continuità dei programmi indicati nei precedenti Piani.

In particolare, nel P.O.T. 2002/2004 è stato posto in rilievo l'obiettivo strategico di sviluppo e di rilancio del Porto di Napoli, come scalo marittimo di rilevanza internazionale, attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali mirati allo sviluppo dei vari comparti portuali (traffico passeggeri, traffico commerciale e settore della cantieristica e riparazioni navali).

Secondo quanto affermato nella Relazione annuale sull'attività degli anni 2004 e 2005, la gran parte degli obiettivi strategici previsti nel P.O.T. 2002-2004 sono stati conseguiti ed altri sono stati avviati. Dallo stesso documento si evincono gli interventi che seguono:

- intesa con il Comune di Napoli per l'individuazione delle zone ove realizzare o potenziare porti ed approdi turistici;

- riordino delle aree destinate all'attività di cabotaggio mediante il prolungamento del molo Immacolatella Vecchia;
- spostamento del varco doganale dal piazzale Immacolatella Vecchia in prossimità del Varco Carmine;
- redazione del progetto definitivo dei lavori di trasformazione della darsena di Levante a terminal contenitori, utilizzando materiali provenienti dalla rimozione della colmata di Bagnoli;
- redazione del progetto definitivo della Security del porto;
- opere di grande infrastrutturazione (Molo Flavio Gioia, Molo Bausan, Alveo Pollena, Molo San Vincenzo).

Altri interventi sono stati avviati da parte di società partecipate dall'Autorità portuale di Napoli. In particolare, per quanto riguarda il progetto di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli (Angioino - Beverello - Darsena Acton e Molo S. Vincenzo), la società NAUSICAA s.p.a., holding pubblica, costituita dall'Autorità portuale di Napoli insieme al Comune, alla Provincia di Napoli ed alla Regione Campania, ha attivato il concorso di progettazione per la riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area che va dal Molosiglio all'Immacolatella Vecchia.

Inoltre, è stato portato a termine il procedimento istruttorio per la realizzazione e la gestione del Terminal Crocieristico presso l'edificio della Stazione Marittima di Napoli. A tale fine, è stata costituita la "Terminal Napoli" s.p.a., società mista pubblico-privato, composta da Costa Crociere (20%), Royal Caribbean (20%), Marinvest (20%), Terminal Trade (20%) Intership s.r.l. (10%), MSC crociere (5%), Autorità portuale (5%), per la gestione del terminal crocieristico dello scalo partenopeo. Si tratta, ad avviso dell'Autorità, del primo esempio in Italia di società costituita dalle maggiori compagnie da crociera del mondo. All'inizio dell'anno 2005 è stato rilasciato l'atto formale di concessione di durata trentennale.

Dalla fine del 2003, l'Autorità portuale è socia di Logica s.c.p.a., l'Agenzia Campana di promozione della Logistica, che si pone come fine il riconoscimento nazionale ed internazionale della Campania come territorio di eccellenza nella logistica e nei trasporti.

La visione strategica della società, come precisato nella Relazione annuale, viene perseguita attraverso le seguenti attività di "mission aziendale":

- promozione del "sistema delle merci campano";
- attività di marketing territoriale per l'insediamento di operatori logistici e di trasporto internazionali in Campania;

- assistenza alle imprese campane nelle loro strategie commerciali all'estero;
- attività di osservatorio permanente della realtà logistico-produttiva campana;
- assistenza alle imprese internazionali di logistica nella loro attività di investimento in Campania;
- elaborazione di strategie di integrazione e coordinamento del sistema logistico regionale da proporre ai soggetti interessati.

L'Autorità portuale di Napoli, fin dal 2004, ha aderito in qualità di socio, alla società consortile a responsabilità limitata denominata "Centro Campano Tecnologie e Ambiente", che ha lo scopo di svolgere attività di ricerca, studio, progettazione e analisi relative alla messa in sicurezza, bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati, quale presidio tecnico scientifico di eccellenza nella Regione Campania.

Con delibera del Comitato portuale n. 41 del 28 ottobre 2004, è stato approvato il progetto di massima della "Magazzini Generali Silos Frigoriferi S.p.A." per la riorganizzazione delle attività portuali nei settori dei cereali (in località Calata Villa del Popolo/Molo Carmine) e delle merci varie (in località Pontile Vittorio Emanuele/Calata Vittorio Veneto), cui hanno fatto seguito i progetti esecutivi della società concessionaria.

Secondo quanto affermato nello stesso documento, nel corso del 2004, la zona di Bagnoli-Coroglio è stata oggetto di particolare attenzione per due diverse motivazioni: essa rientra nel più ampio quadro di riqualificazione che offre al porto ed alla città prospettive di sviluppo connesse sia all'operatività di una nuova area turistico-balneare sia alla possibilità di trasformare parte della linea di costa di Bagnoli in porto turistico. Di particolare rilievo è stata, infatti, l'attività svolta per la definizione delle procedure finalizzate al rilascio di concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo al Consorzio CO.MA.BA. per l'insediamento di strutture destinate a stabilimenti balneari e la gestione di aree demaniali ad accesso libero e servizio facoltativo a pagamento (regolazione delle c.d. spiagge libere attrezzate) sul litorale di Bagnoli.

Di rilievo, inoltre, è stata l'attività svolta per la disciplina, mediante l'emissione di apposito regolamento per l'assegnazione, con procedura di evidenza pubblica, degli approdi destinati alle unità a vela presso la darsena Acton. In tale prospettiva, la darsena è stata interamente riconsegnata dalla Marina Militare all'Autorità portuale, che ha provveduto ad effettuare una serie di interventi e lavori di ripristino della stessa, dotandola di servizi utili all'utenza (servizio idrico, servizio di illuminazione, etc.).

L'Autorità, seguendo l'attività svolta negli anni precedenti in materia di riorganizzazione del settore della cantieristica e delle riparazioni navali, nel corso

dell'anno 2004 ha assunto una serie di iniziative che, considerata la loro importanza, meritano specifica segnalazione:

- è stata rilasciata la concessione trentennale n. 125 del 29 luglio 2004 a favore della Cantieri del Mediterraneo s.p.a. per il mantenimento dei beni demaniali marittimi ubicati tra il Molo Carmine e la Calata Marinella del Porto di Napoli per l'esercizio di un cantiere di trasformazione e riparazione di navi e imbarcazioni da diporto, nonché per la gestione dei bacini di carenaggio in muratura nn. 1, 2 e 3;
- è stata rilasciata la concessione decennale n. 124 del 18 giugno 2004 a favore della Cooperativa Cantieri Navali Megaride per il mantenimento di un cantiere di costruzione e riparazioni navali ubicato alla Calata Marinella del Porto di Napoli;
- è stata rilasciata la concessione quadriennale a favore della S.p.a. "Palumbo" per l'occupazione di un'area demaniale marittima di mq. 2.678 ubicata nel Porto di Napoli e precisamente all'ormeggio n. 40 del Pontile Vittorio Emanuele - lato ponente -, nonché lo specchio acqueo retrostante di complessivi mq. 1.368 per l'ormeggio del bacino galleggiante denominato "Ercolino", al fine di destinarli all'attività di riparazione navale.

Per quanto attiene alla delocalizzazione della Società "La Nuova Meccanica Navale" dall'attuale sito - Calata Pollena - al Molo Carmine lato ponente nonché all'assegnazione di un idoneo piazzale ricavato dal tombamento dello specchio acqueo, ove era ormeggiato il Bacino n. 4, l'Autorità riferisce che nel corso dell'anno 2004 sono state eseguite le indagini su quest'ultimo sito ed iniziata la relativa progettazione.

Nell'ambito del progetto per la riorganizzazione della cantieristica e delle riparazioni navali di cui sopra (ovvero, la delocalizzazione delle società "Palumbo S.p.a." e "La nuova Meccanica Navale"), con la Delibera n. 41 del 28 ottobre 2004 sono state avviate le procedure amministrative finalizzate al rilascio delle aree demaniali marittime e dei manufatti occupati dalla "Magazzini Generali Silos e Frigoriferi" e di parte del "Terminal Vittorio Emanuele".

Per quanto attiene alle iniziative rientranti nel perseguimento del progetto c.d. "Autostrade del Mare" l'Autorità per l'anno 2004, ha rinnovato le autorizzazioni annuali, ai sensi dell'articolo 50 del codice della navigazione, alle società di navigazione Snav e Tomazos Transport Tourism, rinviando all'anno successivo, al termine della fase sperimentale, l'adozione degli atti definitivi di concessione.

Con la delibera n. 17 in data 21 giugno 2005, il Comitato Portuale ha approvato il Piano Operativo Triennale 2005/2007.

Nella Relazione annuale sono indicate le attività programmate con il Piano triennale e quelle effettivamente svolte per la sua attuazione.

Nell'anno 2005 l'attività di studio della società Logica S.c.p.a., - Agenzia Campana di promozione logistica -, si è concretizzata, tra l'altro, nella redazione di due studi di fattibilità su linee marittime miste passeggeri-merci sulle rotte Napoli-Barcellona e Salerno-Setè (Francia), e di uno studio sulla capacità ferroviaria della Regione Campania in collaborazione con R.F.I..

Come già accennato, con atto di concessione trentennale del 10 gennaio 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, consistenti in una superficie complessiva di mq. 88.867, per l'esercizio in conto terzi delle attività connesse alla gestione della Stazione Marittima del Porto di Napoli; in particolare, si tratta dei servizi di supporto ai passeggeri sulle navi da crociera e sulle navi traghetto e del movimento degli autoveicoli al seguito, in arrivo e in partenza, nell'ambito portuale connesso al Molo Angioino.

In data 23 giugno 2005 la Terminal Napoli s.p.a. ha presentato, in attuazione dell'art. 4 del predetto atto, un progetto di restauro e di ridefinizione delle funzioni della Stazione Marittima, approvato dal Comitato Portuale nella riunione del 5 ottobre 2005.

Nel corso del 2005 si sono concluse le procedure tecniche ed amministrative per il rilascio degli atti di concessione pluriennali a favore dell'impresa "Magazzini Generali". In tal modo, secondo quanto affermato dall'Autorità, è stata raggiunta un'armonica organizzazione del settore con corrispondenti riflessi positivi anche per il settore della cantieristica e delle riparazioni navali, in quanto la Magazzini Generali dismetterà le aree site al Molo Carmine destinate alla Nuova Meccanica Navale S.p.A..

Sulla base degli indirizzi programmatici per il riordino della cantieristica e delle riparazioni navali nel porto di Napoli, il Presidente dell'Autorità, in esito all'attività istruttoria ed amministrativa svolta dagli uffici competenti, ha deliberato l'affidamento in concessione ad un consorzio di riparatori navali del bacino galleggiante n. 5, previo acquisto dello stesso da parte dell'Autorità.

Per quanto attiene alla gestione della darsena Acton del Porto di Napoli, l'Autorità ha approvato e reso esecutivo il Regolamento degli approdi di unità a vela adibite al Charter nautico presso la stessa darsena. In attuazione della nuova disciplina, sono state rilasciate, a seguito di apposita procedura concorsuale, n. 14 autorizzazioni alle società selezionate che hanno comportato un'entrata per l'Autorità

dell'importo di €. 27.500,00, a titolo di canone demaniale per l'utilizzo di un posto di ormeggio per ciascuna società.

Nell'anno 2005 è stato dato avvio alla riqualificazione ed al potenziamento degli approdi di Mare Chiaro, Gaiola e Riva Fiorita.

Nell'ambito della programmazione e riorganizzazione delle aree da destinare all'esplicazione delle attività terminalistiche, l'Autorità ha provveduto al rilascio degli atti formali di concessione pluriennale (di durata trentennale) a favore dei terminalisti Conateco, Terminal Traghetti Napoli e Terminal Flavio Gioia, per la gestione dei rispettivi terminals.

Di particolare rilievo è stata l'attività svolta nella zona di Bagnoli-Coroglio per la attuazione delle concessioni rilasciate a favore delle imprese e società facenti parte del Consorzio CO.MA.BA. e finalizzate alla gestione di strutture destinate a stabilimenti balneari e alla gestione di aree demaniali ad accesso libero, con servizi facoltativi a pagamento (regolazione delle c.d. spiagge libere attrezzate) sul litorale di Bagnoli.

Per quanto attiene al cabotaggio e alle c.d. "Autostrade del Mare", l'Autorità, nel citato documento, ha precisato che "il peso commerciale del settore è aumentato di circa il 10%, mentre il peso come trasporto passeggeri è rimasto stabile, in quanto il pur notevole numero di passeggeri trasportati (circa 900.000) è rimasto invariato, confermando quanto questa tipologia di trasporto si stia specializzando nel trasporto di mezzi pesanti, confermandosi come canale sempre più alternativo al trasporto stradale".

L'Autorità, secondo quanto emerge dal citato documento, nel corso del 2005, ha continuato a svolgere il duplice ruolo di partner principale e di ente collaboratore delle istituzioni locali, riguardo ai diversi progetti europei cui aderisce. L'obiettivo principale perseguito dai suddetti progetti è quello di far risaltare il ruolo della portualità e delle tematiche ad essa afferenti in ambito nazionale ed internazionale. A tal fine, l'Autorità aderisce alle seguenti iniziative:

- Progetto ArcheoMed: il Mediterraneo un mare di Archeologia;
- Progetto Pilota P.P.T.I.E. Regione Campania;
- Progetto di partenariato per la cooperazione integrata tra i porti di Miami e Napoli e le rispettive aree geografiche.

5.3 Attività promozionale

Di seguito, per ciascun esercizio in riferimento, è riportata, in migliaia di euro, la spesa impegnata per le iniziative rientranti nello svolgimento dell'attività promozionale.

(migliaia di euro)						
1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
257,6	338,5	292,3	434,1	429,0	579,2	762,1

Come può dedursi dai dati del prospetto, la spesa per tale attività è andata sensibilmente crescendo nell'arco del periodo considerato dal presente referto.

In considerazione della notevole spesa sostenuta nell'esercizio 2005, si ritiene opportuno indicare le iniziative assunte dall'Autorità per la promozione del porto nel corso dello stesso anno, quali risultano dalla Relazione annuale del Presidente.

Per il settore commerciale, l'Autorità Portuale ha partecipato alle seguenti fiere:

- SIL (Barcellona, 17-20 maggio 2005). La fiera rappresenta il più importante appuntamento della logistica spagnola. La partecipazione alla fiera ha consentito di intensificare i contatti con gli operatori locali nonché di valutare la domanda per un'eventuale linea marittima di cabotaggio misto passeggeri-merci con la Spagna;
- Intermodal Sud America (San Paolo del Brasile, 1-3 giugno 2005), appuntamento principe per la logistica dell'America latina. Lo scopo della presenza alla manifestazione era quello di sondare l'interesse verso il porto di Napoli, che si è concretizzato nel 2006 con l'incontro a Napoli di un operatore del settore forestale;
- Intermodal (Bilbao, 8 - 10 novembre 2005). La fiera è la più importante per la logistica europea, ed è itinerante. In questa fiera sono stati attivati i contatti con il porto di Rotterdam;
- Echoitalia (Montreal, giugno 2005). La manifestazione è stata organizzata dalla Camera di commercio italiana in Canada a seguito del gemellaggio creato con l'Autorità portuale di Montreal;
- Italexpolibia (Tripoli, 19-23 settembre 2005). E' la fiera più importante per lo Stato africano. La partecipazione ha avuto come scopo anche quello di studiare la fattibilità di una linea marittima Napoli-Tripoli.

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

- BIT (Milano, 12-15 febbraio). E' la principale fiera turistica internazionale. L'obiettivo è quello di realizzare quelle sinergie necessarie affinché il Porto sia

considerato parte integrante della filiera istituzionale turistica locale, sviluppando i processi di marketing territoriale;

- Seatrade (Miami, 14-17 marzo). E' 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;
- BMT (Napoli, 8-10 aprile). E' la manifestazione più significativa per tutti gli operatori turistici. Sono stati illustrati i progetti generali e soprattutto quelli relativi alla trasformazione di tutto il waterfront portuale con la costituzione della Nausicaa s.p.a.;
- Seatrade Europe (Amburgo, 1-2 novembre). E' un evento della filiera delle manifestazioni crocieristiche ma, a differenza del Seatrade di Miami, è un appuntamento biennale dove vengono coinvolti gli operatori impegnati prevalentemente nel mercato europeo. Nel 2005 si è concretizzata per la prima volta la presenza della delegazione dell'Autorità portuale di Napoli, con lo scopo di promuovere, sviluppare ed incentivare le relazioni tra i vari armatori ed i porti turistici e crocieristici;
- Galassia Gutenberg (Napoli, 25-28 febbraio). L'Autorità portuale ha partecipato alla manifestazione Galassia Gutenberg, che ha come tema principale il Mediterraneo e le sue culture;
- Beijing international torismi expo (Pechino, 22-24 giugno). L'Autorità ha partecipato alla manifestazione all'interno dello stand della Regione Campania, unica regione italiana ad essere presente per consolidare i rapporti commerciali e turistici con i porti cinesi.

Altre iniziative

Dallo stesso documento risultano anche le seguenti iniziative aventi come scopo la promozione del porto di Napoli.

Nell'anno 2005 è stata realizzata una campagna pubblicitaria che ha diffuso l'immagine dell'Ente sulle testate locali, nazionali e internazionali. Numerosi, inoltre, sono stati i comunicati stampa, le interviste, gli interventi del Presidente e del Segretario generale dell'Autorità portuale che hanno trovato spazio sulle principali testate giornalistiche di settore, locali e nazionali.

Nel corso del 2004, l'Autorità ha progettato e realizzato il sito dell'Autorità stessa, il cui indirizzo è www.porto.napoli.it, che da settembre 2005 è visitabile

anche in lingua inglese e che a soli 2 anni dalla nascita è già diventato il mezzo primario di comunicazione dell'Autorità portuale.

5.4 Servizi di interesse generale

Durante gli anni 1999 e 2000 la manutenzione, la pulizia ed il servizio di illuminazione sono stati regolati da un'apposita convenzione sottoscritta con l'allora Ministero dei LL.PP. (ora dei Trasporti), che si era impegnato a corrispondere, per ciascun anno, a partire dal 1998 e fino al 2000, un contributo di euro 732,4 migliaia. Tale convenzione è stata rinnovata per il triennio 2001/2003 alle stesse condizioni. Non è stata rinnovata per il triennio successivo.

Il servizio di pulizia degli specchi acquei portuali, degli arenili, delle scogliere, delle aree portuali, nonché la raccolta, il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani è gestito dalla Società S.E.P.N. s.r.l. (partecipata dall'Autorità portuale e da due società locali), utilizzando anche personale in esubero dell'Autorità stessa.

A partire dal 2002 la società SEPN cura anche la riscossione delle tasse per la raccolta dei rifiuti.

Il servizio è disciplinato da una convenzione modificata dall'anno 2002 sia per la parte economica che sotto l'aspetto gestionale. La società SEPN si è di recente dotata degli strumenti necessari alla raccolta differenziata dei rifiuti, nel rispetto della normativa vigente.

Con apposita convenzione, di durata quadriennale, stipulata tra l'Autorità portuale e la S.E.P.N. sono state individuate le zone demaniali marittime su cui la Società affidataria può esercitare la sua attività. Nel 2004 è stato, inoltre, affidato alla SEPN anche il servizio di rimozione dei rifiuti ingombranti, speciali e pericolosi esistenti nell'ambito del Porto.

Il servizio di illuminazione ed il servizio idrico, comprendente quest'ultimo anche la fornitura dell'acqua a talune isole, sono stati gestiti direttamente dall'Autorità portuale, mediante l'impiego di personale in esubero, fino all'anno 2003.

Dal 1° gennaio 2004 la gestione dei servizi è stata affidata alla società Idra Porto S.p.A. costituita nel mese di ottobre 2003, con la partecipazione minoritaria dell'Autorità portuale.

L'attività consiste nell'approvvigionamento idrico delle navi da carico e da crociera e nella fornitura idrica delle navi cisterna, sia per le isole più prossime a Napoli sia per quelle oltre le 100 miglia (isole Eolie e Ustica).

Il servizio ferroviario nell'ambito del porto è gestito dalla società FERPORT s.r.l. (partecipata dalla SERFER s.r.l. del Gruppo F.S. nella misura del 60% del capitale sociale e dall'Autorità portuale per il restante 40%), in forza di apposita convenzione. La società utilizza dipendenti in esubero dell'Autorità stessa.

Il servizio per la gestione della Stazione Marittima è stato concesso alla S.p.A. Terminal Napoli. Nel corso dell'anno 2002 sono stati avviati parte dei lavori di ristrutturazione e "rifunionalizzazione" dei beni concessi alla predetta società. Nello stesso anno sono terminati i lavori delle sale partenze, arrivi e nastri bagagli.

Nel 2003 è stata approvata l'ipotesi di modifica dell'assetto societario della Terminal Napoli, con ingresso di altre compagnie armatoriali, riservando all'Autorità portuale una quota del capitale sociale, al fine di poter assolvere ad una funzione di garanzia mediante un modello giuridico-gestionale di tipo "pubblico-privato".

La Stazione Marittima, secondo quanto affermato dall'Autorità, ha acquistato un significato più complesso per il particolar momento di trasformazione che il porto di Napoli sta vivendo in linea con quanto avviene in molte realtà portuali europee.

A ciò ha contribuito la demolizione della barriera doganale che separava l'area portuale dalla città.

Secondo l'Autorità, l'apertura del porto alla città ha fatto registrare un grosso trend positivo per l'attività congressuale alla Stazione Marittima che, per la sua ubicazione e la sua bellezza, viene scelta non solo da società campane, ma anche da operatori nazionali come "location" ideale per eventi di particolare rilievo. Nel corso del 2004, si sono svolti oltre 100 eventi organizzati presso il Centro Congressi e nel Piazzale Angioino.

Le attività di verifica e controllo dell'impianto di illuminazione, in passato effettuata da personale dell'Autorità, è ora svolta nell'ambito dei lavori appaltati e finanziati con i fondi della manutenzione ordinaria e straordinaria.

Di conseguenza, a decorrere dall'esercizio 2004, l'Autorità ha dismesso la gestione diretta di tutti i servizi di interesse generale, affidandoli a società terze di cui ha conservato, in varia misura, una quota societaria, al fine di esercitare il necessario ed opportuno controllo sull'entità e la qualità dei servizi stessi.

5.5 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali - Opere di grande infrastrutturazione

5.5.1 Manutenzione ordinaria e straordinaria

a) Manutenzione ordinaria

Per quanto riguarda la manutenzione ordinaria, sono state stipulate con il Ministero dei lavori pubblici (successivamente delle infrastrutture e dei trasporti, ora dei trasporti) convenzioni triennali per il periodo 1998-2003, con le quali era stata prevista a carico del Ministero stesso l'erogazione di un contributo annuo dell'importo di euro 732,4 migliaia. Tale convenzione non è stata rinnovata per il triennio successivo. Di conseguenza la spesa per manutenzione ordinaria degli esercizi 2004 e 2005, ammontante, rispettivamente, ad euro 1.411,3 migliaia e ad euro 1.761,7 migliaia, è rimasta interamente a carico dell'Ente.

b) Manutenzione straordinaria

Per la manutenzione straordinaria delle opere portuali, l'Autorità, come emerge dalla Relazione annuale dell'esercizio 1999, ha ricevuto un contributo dello Stato dell'importo di lire 9.596.614.000, corrispondente ad euro 4.956.237, previsto da una convenzione stipulata con l'allora Ministero dei lavori pubblici nel corso dell'anno 1996. Il contributo, secondo quanto emerge dal citato documento, è stato accreditato nel corso dell'esercizio 1998 ed utilizzato nel biennio 1998-1999.

Successivamente, per gli interventi di manutenzione straordinaria, sono state stipulate con lo stesso Ministero le convenzioni riferite ai bienni 2000/2001 e 2002/2003. L'entità dell'entrata derivante da tale contributo, iscritta tra le entrate in conto capitale, e precisamente al Capitolo 23, che ha per oggetto il "*Contributo dello Stato per esecuzione di opere portuali*", è ammontata ad euro 1.258,9 migliaia per l'esercizio 2000, ad euro 3.872,5 migliaia per l'esercizio 2001, ad euro 2.565,6 migliaia per gli esercizi 2002 e 2003, come emerge dai conti finanziari e dalle annesse Relazioni amministrative degli stessi esercizi.

Per il biennio 2004/2005, è stata stipulata, in data 27 ottobre 2004, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero dei trasporti), una nuova convenzione che prevedeva un contributo dell'importo di euro 2.565,6 migliaia per ciascun anno.

Con la successiva convenzione, stipulata tra le stesse parti in data 20 dicembre 2004, a scioglimento di una riserva posta nella precedente convenzione, il contributo annuo è stato elevato all'importo di euro 3.646,7 migliaia.