

INTRODUZIONE

La legge 28 gennaio 1994 n. 84 prevede, fra gli altri adempimenti, la predisposizione di una relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale. La suddetta relazione, secondo quanto prescrive l'articolo 9 comma 3 lettera c) della legge succitata, deve formare oggetto di approvazione da parte del Comitato Portuale e di successivo invio entro il termine del 30 aprile ai Ministeri dei Trasporti e della Navigazione, del Tesoro e delle Finanze nonché alla Corte dei Conti.

La presente relazione si articola sui settori principali di attività che coincidono essenzialmente con le materie elencate dalla ricordata lettera c) del comma 3 dell'articolo 9, fornendo gli elementi atti a individuare nel suo complesso i risultati raggiunti.

1. COSTITUZIONE DEGLI ORGANI DELL'AUTORITÀ E LORO PRINCIPALI ADEMPIMENTI

- a) La costituzione degli Organi dell'Autorità Portuale ha avuto inizio con la nomina del suo Presidente, effettuata nella persona del Sig. Michele Lacalamita con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, in data 6.6.1995.

Successivamente con deliberazione presidenziale del 7 agosto 1995 è stato costituito il Comitato Portuale che, nella sua seconda seduta del 25 ottobre 1995 ha a sua volta deliberato, su proposta del Presidente, di conferire anche le funzioni di Segretario Generale al Direttore Generale.

Infine, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione in data 8.2.96 sono stati nominati i membri del Collegio dei Revisori dei conti, Organo la cui funzione è regolata dall'articolo 11 della legge n. 84/94.

Un adempimento non assolto nel corso del 1995 bensì in data 27 marzo 1996 e che riguarda un Organo dell'Autorità è quello relativo alla composizione della Segreteria tecnico-operativa, che, giusta il disposto dell'articolo 10 della legge 84/94, compone, insieme al Segretario Generale,

1' Organo del Segretariato generale; al provvedimento di composizione della Segreteria tecnico-operativa deve fare seguito immediato quello di definizione del personale in esubero e di assoggettamento di quest' ultimo a mobilità secondo le procedure di cui all' articolo 23 della legge 84/94.

b) Gli adempimenti previsti dalla legge entro termini da questa precisati e riguardanti l' attività degli Organi deliberanti sono stati tutti regolarmente assolti.

Infatti immediatamente dopo la sua costituzione il Comitato Portuale ha provveduto a dotarsi del regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attività, previsto dal comma 4 dell' articolo 9 della legge ed a procedere, entro il termine stabilito dalla legge, all' approvazione del piano operativo triennale e del bilancio di previsione per l' anno 1996.

Parimenti sono stati assolti gli adempimenti previsti dalla legge per i quali non sono fissati i termini, posti a carico degli Organi deliberanti, inclusi quelli necessari per l'esercizio delle attribuzioni di rispettiva competenza, come nel caso della direttiva emanata dal Presidente ed approvata dal Comitato avente ad oggetto le linee di indirizzo per la amministrazione dei beni demaniali marittimi.

2. ATTIVITA' PROMOZIONALE ED OPERATIVA DEL PORTO.

L' ATTIVITA' PROMOZIONALE E DI MARKETING

1 - Il traffico.

Il movimento marittimo delle merci del porto di Trieste nel corso del 1995 ha registrato un andamento che nel complesso riflette il dato del 1994, pur con una lieve flessione dello 0,28%, con 37.732.144 di tonnellate movimentate rispetto ai 37.840.372 di tonnellate transitate nel 1994.

Significativa l' inversione di tendenza che si riscontra dai dati del 1995 nel mix dei traffici portuali tra comparto industriale e comparto commerciale; il primo presenta una flessione generale pari al -6,29%, dovuta in gran parte a fattori congiunturali, quali la crisi della Ferriera, risoltasi solamente verso la fine dell' anno (-19,56%), un calo di mercato negli arrivi di petrolio greggio (-4,12%), situazione analoga ad altri porti concorrenti (Marsiglia -7%), la conseguente diminuzione di quantitativi di oli minerali lavorati al terminal di S. Sabba (-59,7%).

Nel comparto dei traffici commerciali il dato complessivo del 1995 presenta un indice di incremento pari al 29,77%, determinato in grossa parte dalla crescita del traffico ferry (+60,19%) e dall' incremento del trasbordo di carbone (+34,86%), altrettanto significativi se pur meno rilevanti gli incrementi degli altri comparti merceologici, il traffico del carico generale in convenzionale (+8,46%), tra cui la cellulosa e la carta (+4,78%), i filati ed i tessuti (+19,48%), gli animali vivi (+323,47%), il legname (+40,89%), i macchinari (+22,19%), i metalli (+10,66%). Interessante il primo avvio del nuovo traffico di cereali alla rinfusa, conseguente alla ristrutturazione del Silo, che negli ultimi mesi dell'anno ha consentito di movimentare 98.000 tonnellate di granaglie.

Il traffico dei contenitori, nonostante l' assenza nel 1995 di un importante vettore outsider che aveva già bloccato le proprie attività nel secondo semestre del 1994 (la Black Sea Shipping Company di Odessa) ha riconquistato le posizioni del precedente esercizio, con un incremento in TEU pari al 3,8%, determinato dalla forte crescita dei vettori sulle direttrici del Medio ed Estremo Oriente (in particolare del Medway), ciò ha ulteriormente accentuato un fenomeno già avviato nel 1994: l' incremento di quota di traffico nazionale rispetto alla quota di traffico estero (in particolare da Austria ed Ungheria).

Significativo l' andamento del transito dei passeggeri con auto a seguito da/per Grecia, Albania e Turchia, che ha raggiunto nel 1995 il quantitativo di 117.461 unità con un incremento sul solo mercato greco del 10,78%

Tra i fattori negativi che hanno caratterizzato il traffico commerciale, vanno segnalate le diminuzioni nel comparto dei minerali piccole rinfuse di cromo, magnesite e bauxite per l'Austria, (-2,85%), del caffè (-6,85%) dei tessili greggi (-11,54%), dei prodotti metallurgici (-18,69%), delle materie plastiche (-33,58%), delle pelli (-17,46%).

2 - Le attività dei singoli terminali.

L' insieme delle attività portuali di sbarco imbarco ripartite sul tessuto complessivo delle imprese terminaliste localizzate, allo stato attuale dei fatti e considerato il solo movimento marittimo, vede il risultato dei traffici distribuito con la seguente articolazione:

a - comparto industriale: totale tonn. 29.562.451 100%

Siot	tonn.	27.903.729	94,4%
Aquilinia e can.di Zaule"		785.929	2,7%
Ferriera di Servola	"	561.511	1,9%
S.Sabba oli minerali	"	307.019	1,0%
Frigomar	"	4.263	0,0%

b - comparto commerciale totale tonn. 8.018.471 100%

Molo VII (Somocar)	tonn.	4.019.972	50,1%
Riva Traiana (Samer Sh.)"		1.727.229	21,5% * 61.929 veic.
Molo VII (A.P.)	"	1.474.916	18,5% *151.680 teu
Molo Vx (Pacorini)	"	199.999	2,5%
Molo Vix (Parisi)	"	125.948	1,6%
Silo (T.C.T.)	"	106.543	1,3%
Cap.24/25 (T.P.Services)"		76.628	1,0%
Cap.51/53 (T.F.T.)	"	26.744	0,4%
Cap.58 (Tergesteia)	"	19.683	0,3%
Altre banchine	"	240.809	3,0%

c - porto doganale (Staz.Marittima) tonn. 151.222

Da un' analisi dei dati sopra riportati, detratto il dato riferito all' attività di trasbordo del carbone che rappresenta in termini di peso il 50,1%, si rileva che, complessivamente, l' attività dei due terminali

specializzati, il Molo VII con container e Ro-Ro e la Riva Traiana, con i camion turchi, rappresenta l' 80% dell'intero traffico movimentato nei settori commerciali del porto.

In particolare, nel campo dell' attività dei neo costituiti terminali privati, non si riscontrano grosse modificazioni ai traffici che erano già sostanzialmente consolidati nelle aree operative date in concessione ai rispettivi terminalisti; ciò fa concludere che, ferme restando le note situazioni di difficoltà rappresentate dai singoli operatori in materia di norme sull' impiego della forza lavoro e relativi costi, anche nel corso del 1995 l' attività dei terminalisti convenzionali si è di massima rivolta al mercato consolidato, per quanto riferito alle operazioni di sbarco imbarco, mentre, nelle attività di magazzino, un forte impulso è stato dato alle operazioni di riempimento e vuotatura dei contenitori, da e per il Molo VII. Ciò ha senz' altro contribuito allo sviluppo del traffico contenitori, ma ha anche influito in termini concorrenziali nei confronti della Stazione di riempimenti/vuotature gestita dall' A.P. al Terminal del Molo VII.

In sostanza, nel contesto dei traffici convenzionali, elementi di novità sono rappresentati dall' avvio dell' attività della Terminal Cereali Trieste, che ha ristrutturato il Silo granario e consentito al porto di recuperare spazio di mercato nelle rinfuse cerealicole (106.543 tonn. nel trimestre ottobre-dicembre 95) dall' incremento dei legnami, all' Adria Terminal ed allo Scalo Legnami (65.701 tonn. nel 1995 contro le 46.633 del 1994), degli animali vivi al Porto Vecchio (70.860 tonn. nel 1995 contro le 16.733 del 1994, dei metalli al Molo V ed allo Scalo (Pacorini).

La politica tariffaria adottata dagli uffici commerciali dell' A.P., se pur limitata alle misure delle quote ormeggio e dei diritti di deposito, è stata mantenuta su criteri uniformi e paritetici, seguendo le linee stabilite a suo tempo con i criteri quadro adottati in sede di deliberazione dell' ultima variazione alla Tariffa Generale e dai decreti sulla privatizzazione.

In particolare, per quanto riferito alle quote ormeggio, sono stati osservati i seguenti parametri:

- riduzione del 50% per i terminali totalmente privatizzati;
- riduzione del 30% sulle banchine pubbliche prospicienti depositi privati;
- riduzione fino al 25% sulle banchine pubbliche prospicienti depositi pubblici.

Quanto sopra al fine di dare adeguata valenza economica alle diverse forme di privatizzazione esistenti e, al tempo stesso, assicurare forme di ritorno economico in quei settori dove maggiore è l'onere per l'organizzazione portuale pubblica ancora esistente e gestita dalla A.P.

3 - I terminali specializzati.

Nel settore dei traffici specializzati notevole incremento ha registrato nel corso del 1995 il transito degli automezzi turchi, 61.929 veicoli, con un incremento del 66,37% rispetto al 1994, con sette navi in esercizio, passate ad otto con l'inizio del 1996 e con la previsione della nona nave prima della fine del 1996. Lo sviluppo di tale traffico, che ha già saturato la capacità operativa del IX lotto funzionale del nuovo terminale di Riva Traiana richiede di accelerare i lavori per il completamento della seconda parte del terminale, soprattutto per consentire l'attracco delle navi la cui frequenza ha superato la capacità giornaliera.

Nel settore dei traffici Ro-Ro, in termini complessivi il 1995 registra ancora una contrazione rispetto al 1994 dovuta alla perdita dei carichi assicurati in questo comparto dalla Blasco, ma in determinati settori merceologici, quale quello degli autoveicoli in esportazione verso l'Egitto, Israele, Grecia il recupero è stato notevole, dovuto soprattutto al potenziamento dei servizi del gruppo Grimaldi, che ha concentrato sul porto di Trieste le proprie attività, unitamente alla nuova offerta di trasporto ferroviario messa a punto da Alpe Adria che ha consentito di recuperare quantitativi di autovetture cecoslovacche precedentemente avviate su porti esteri concorrenti; l'incremento in tale settore è stato pari al 43,13%, con 133.723 tonnellate rispetto alle 93.424 del 1994.

Ancora nel settore Ro-Ro, notevole il recupero di flussi di traffico tradizionali per il nostro porto, quale quello dell'ortofrutta (patate) dall'Egitto, con 47.947 tonnellate, di cui buona parte destinate al deposito refrigerato della Terminal Frutta Trieste (Molo Vx).

Nel comparto dei contenitori, il 1995 ha rappresentato nella sostanza un anno di transizione; assorbiti i riflessi negativi dovuti al calo del mercato soprattutto estero per la sospensione dei servizi giapponesi e la crisi della Black Sea di Odessa, fatti che nel giro di due anni hanno praticamente dimezzato il numero dei TEU dall'Austria (36.843 nel 1993, 17.932 nel 1995) e ridotto del 20% i TEU dall'Ungheria (5.676 nel 1995, 7025 nel 1994), il dato complessivo del 1995 si è concluso con un +3,79% rispetto al 1994, con 151.680 TEU tra sbarchi, imbarchi e trasbordi.

Il recupero delle quote di traffico estero venute a cessare è stato conseguito sul mercato nazionale, settore nel quale il nuovo servizio Medway ha puntato per il consolidamento della linea settimanale su Trieste, supportato dalla nuova offerta logistica messa a punto da Alpe Adria; gli incrementi dei volumi sono stati realizzati nelle seguenti direttrici dell' oltremare.

- Estremo Oriente	nr.	49.231	TEU	+	16,52%
- Asia Meridionale	"	38.329	"	+	2,90%
- America Settentr.	"	11.830	"	+	37,23%

Le compagnie che hanno maggiormente incrementato la propria attività sono:

- Medway (Lloyd Triestino e Evergreen)	79.862	TEU	+53,4%
- Croatia Line	19.198	"	+40,5%
- Norasia/Sea Land	12.126	"	+20,5%
- Zim Lines	20.888	"	+ 1,2%

Nel corso del 1995 sono stati in pratica rinnovati tutti i contratti di terminal per i servizi esistenti (Medway, Croatia Lines, Zim, Norasia, Grimaldi, Borchard) inoltre è stato riacquisito il gruppo Setramar/Sivomar/Delmas con il servizio multipurpose per il West Africa; le condizioni contrattuali sono state notevolmente implementate in termini qualitativi, in particolare sono state implementate le rese operative sui due grossi gruppi che fanno scalo capolinea a Trieste, il Medway e la Zim. Per le navi a grossa capacità, il terminal di Trieste è ora in grado di garantire livelli di produttività pari ai grandi porti europei; la resa oraria lorda nave assicurata contrattualmente supera i 40 movimenti, le punte che si raggiungono con condizioni di stivaggio ottimali superano spesso i 60 movimenti.

L' avvio delle nuove realtà terminali in Tirreno ed in Mediterraneo (Voltri, Sech, Gioia Tauro, il potenziamento di Malta) ha prodotto un ulteriore abbattimento dei prezzi medi contrattuali per ciclo terminal. Dai valori di fine 1994, con un prezzo medio a ciclo attorno alle 190.000 lire per un box pieno, a seguito dell'agguerrita concorrenza scatenatasi in Tirreno si è passati a valori attorno alle 175.000 lire per ciclo, con una caduta di redditività per unità di prodotto, in parte giustificata (ma solamente per alcuni) da maggiori volumi e non sufficientemente sostenuta da abbattimenti proporzionali nei costi (in particolare del lavoro portuale).

Tutto ciò è avvenuto in un periodo in cui sono sostanzialmente cambiate anche le principali alleanze tra i grossi vettori del container, con una inevitabile lotta tra terminalisti all' accaparramento dei servizi di maggiore prestigio e con maggiori volumi.

La politica promozionale adottata in questo comparto dagli uffici dell' A.P. è stata giocata ad ampio spettro, in pratica sono stati da un lato rinsaldati i rapporti con i servizi esistenti migliorando le condizioni economiche dei singoli contratti in proporzione ai volumi realizzati o fissati nei rispettivi target, dall' altro è stata condotta una intensa e costante azione di contatto con le linee non presenti in Adriatico, tenendo in considerazione soprattutto i grandi servizi che si andavano attestando su Malta e Gioia Tauro ed evitando, per quanto possibile, che la gestione della variabile Adriatico potesse avvenire in diretta dipendenza degli accordi fatti al terminale di trasbordo.

Sono state contattate sistematicamente tutte le linee appartenenti ai seguenti nuovi gruppi:

- MSC - NORASIA - HYUNDAI
- DSR/SENATOR - CHO YANG - HANJIN
- NYK - HAPAG LLOYD - P&O.C.L. (NOL)
- MAERSK - SEA LAND (NL - APL - OOCL - MOL)

I contatti sono stati avviati per informare adeguatamente le linee sulle potenzialità e caratteristiche del terminale di Trieste, in un momento in cui gli interessi per l' Adriatico si vanno risvegliando, in parte per effetto della cessazione delle ostilità nella ex Jugoslavia, in parte per la necessità tecnica che la maggior parte dei vettori ha di reperire nuovi mercati in ragione del graduale incremento della capacità di stiva in Mediterraneo.

L' obiettivo strategico perseguito è stato quello di affermare il ruolo del terminale contenitori di Trieste nella sua duplice valenza, scalo capolinea per servizi oceanici capace di accogliere navi a grande capacità e di dare ad esse prestazioni in linea con gli standard richiesti, punto di consolidamento dei servizi feeder che operano in particolare sul quadrante orientale del Mediterraneo, da e per i mercati della Grecia, del Levante, della Turchia, di Israele, del Mar Nero.

Alle iniziative perseguite già due gruppi hanno dato riscontro positivo, il primo con l' apertura di un servizio avvenuta nel febbraio del 1996, il secondo con la conferma dell' avvio a breve (aprile).

A complemento di tali iniziative, sul versante delle attività dirette al mercato, l' A.P. ha avviato due importanti azioni sul fronte delle tariffe ferroviarie internazionali, rivolte in special modo alla Germania ed all' Austria, ma coinvolgenti anche relazioni di transito attraverso questi due paesi verso altri mercati del Centro Europa; ciò al fine di riequilibrare l' influenza di Trieste sul bacino centro europeo ed adeguare i prodotti del trasporto ferroviario, in termini di resa e prezzo, alla concorrenza praticata dai porti del Nord, in particolare modo dai tedeschi che drenano ingenti quantitativi di traffico sia in Austria che nel Nord Italia.

L' azione è stata condotta strategicamente su due distinti livelli, quello istituzionale, denunciando la materia nell' ambito del Gruppo Misto Italo Tedesco e della Commissione Mista Italo Austriaca, quello operativo, attraverso la costante pressione degli operatori e della partecipata Alpe Adria verso Intercontainer e la rete austriaca OeBB, elemento chiave di sutura nella definizione dei prezzi di base per i trasporti internazionali nelle relazioni Nord Sud.

Un grosso lavoro è ancora da fare su questa materia, peraltro l' ingresso dell' Austria nella U.E. a partire dal 1995 ha consentito finalmente di poter aggredire questa problematica in termini strategicamente rispondenti agli obiettivi ed alle direttive emesse dalla stessa U.E. in materia di concorrenza.

4 - L' attività promozionale sui media.

Nel corso del 1995 è stato avviato un programma di promozione pubblicitaria sostanzialmente indirizzato a rilanciare l' immagine del porto sul mercato, sia dal punto di vista delle strutture e delle potenzialità operative, sia dal punto istituzionale, con l'obiettivo di valorizzare la funzione dei punti franchi, dei depositi, del patrimonio strutturale.

E' stata realizzata una campagna sui principali mezzi di informazione della stampa, in campo nazionale ed internazionale, utilizzando prevalentemente testate specializzate in campo economico, marittimo e dei trasporti:

stampa nazionale:

- Il Sole 24h, quotidiano economico;
- Trasporti news, mensile specializzato del settore trasporti;

- Corriere dei trasporti, periodico di informazione specializzato;
- Tuveri trasporti, annuario delle categorie dei trasportatori e dei terminalisti;
- Mondo economico, periodico economico;
- Il Mondo, periodico economico;

stampa internazionale:

- Lloyd's List, quotidiano specializzato del trasporto marittimo a diffusione mondiale;
- Cargo system, periodico specializzato nella logistica, a diffusione europea;
- Cargo news Asia, periodico specializzato a diffusione nell' Estremo Oriente;
- Port Development International, periodico specializzato di informazione portuale;
- Journal pour le Transport, specializzato trilingue a diffusione europea;
- Containerisation International, specializzato nel settore container a diffusione europea;
- Seatrade, specializzato nel commercio internazionale marittimo;
- Ports of the World, annuario dei porti a diffusione mondiale.

I riscontri sono stati numerosi, nr. 13 soggetti esteri e 12 nazionali hanno preso contatto con gli uffici dell' A.P. per approfondire le diverse tematiche di interesse, dalla capacità operativa del porto alle speciali condizioni fiscali, alla regolamentazione sulle concessioni ecc. Sul piano generale inoltre la campagna ha avuto un indubbio effetto anche nel campo delle relazioni tra gli operatori locali ed i loro clienti sia nazionali che esteri, contribuendo a rafforzare attraverso un ripetuto richiamo di immagine gli usuali rapporti operativi e commerciali.

Nel settore delle manifestazioni è stata mantenuta la annuale partecipazione alla Fiera Internazionale di Trieste, inserendo puntualmente la tematica portuale nei programmi delle visite organizzate dall' Ente Fiera e nel corso degli incontri con le delegazioni commerciali estere presso la Camera di Commercio.

Una specifica manifestazione è stata realizzata nel ramo dell' informazione e dell' orientamento culturale nei confronti delle scuole cittadine e regionali; la mostra "Scuola, Arte Porto", in collaborazione con gli stessi istituti scolastici e con l' apporto di artisti operanti su tematiche portuali e del trasporto, con l' obiettivo di

orientare l' interesse dei giovani alle attività economiche e dell' interscambio commerciale, alle problematiche sociali del lavoro portuale, al mondo dei trasporti in generale.

Molte le visite di delegazioni di operatori curate nel corso del 1995, oltre agli usuali contatti con gli operatori terrestri e con le compagnie di navigazione per la trattazione degli accordi operativi e contrattuali. In particolare nei contatti con le delegazioni provenienti da paesi dell' Est Europa sono state ripetutamente trattate tematiche afferenti le normative sul porto franco, sulla legge di riforma dei porti italiani. Le delegazioni provenivano da Slovenia, Croazia, Ungheria, Cechia, Slovacchia, Montenegro, Turchia, Kirghizistan, Ucraina, Russia.

3. ATTIVITA' ORGANIZZATIVA (PROGETTAZIONE E MANUTENZIONE DELLE OPERE)

L' Autorità Portuale oltre ad avere compiti propri in materia di pianificazione e progettazione delle opere ed impianti portuali -attività sviluppata dalla Direzione Tecnica- continua a svolgere le funzioni dell' Ente Autonomo del Porto in materia di manutenzione delle aree e dei beni del Porto, con la gestione diretta ed indiretta degli impianti ed apparecchiature necessarie alle operazioni portuali.

L'attività svolta nel settore tecnico-manutentivo può essere così sintetizzata.

Attività progettuale:

- secondo le modalità dei lavori pubblici.

Progettazione:

- numero principali progetti elaborati 7
- ammontare totale della cifra relativa ai progetti elaborati Lire 4.615.000.000

Progettazione + Direzione Lavori

- | | | |
|--|------|---------------|
| - numero principali progetti elaborati
e quindi seguiti | 12 | |
| - ammontare totale della cifra relativa
ai progetti elaborati e quindi
seguiti | Lire | 2.601.000.000 |

Direzione ed assistenza Lavori

- | | | |
|---|------|----------------|
| - numero principali lavori seguiti | 19 | |
| - ammontare totale della cifra relativa ai lavori seguiti | Lire | 12.443.000.000 |

Lavori Capitolo 132/1 Bilancio Ente

- | | | |
|---|------|---------------|
| - ammontare totale della cifra relativa ai lavori seguiti | Lire | 1.850.000.000 |
|---|------|---------------|

Valore delle progettazioni, direzioni lavoro, assistenze e collaudi eseguiti dai tecnici della Direzione Tecnica calcolati in base alle vigenti tariffe professionali	Lire	737.500.000
---	------	-------------

Attività manutentiva:**Sezione Elettrica:**

pronti interventi effettuati	2.022
allacciamenti tel. alle navi	180
perizie lavori imp.elettrici	12

Sezione Meccanica:

pronti interventi effettuati	319
perizie lavori vari	38
perizie controlli non distrutt.	10
Direzione/Assistenza lavori	7
progettazione lavori	3
fornitura acqua alle navi	940
Apertura/chiusura utenze idriche	46
Letture consumi idrici	530

Sezione Automezzi:

pronti interventi effettuati	2.413
interventi di riparaz.mezzi	1.453
interventi di manutenzione	145
Sost./riparazioni coperture	700
Litri di carburante erogati	684.000

Sezione Edile:

pronti interventi effettuati	60
Mont./sost. segnaletica strad.	56
interventi su edifici	116
interventi meccanici (fabbri)	110
rip.pozzetti, parabordi, ecc.	33

Amministrativo:

note di addebito redatte	1.100
utenti idrici contabilizzati	500
lettere entrata/uscita	1.700

Entrate (servizi conto terzi)

- Manutenzione gru Molo VI (Parisi)	Lire	255.000.000
- Noleggio piattaforma Pagliero	Lire	12.000.000
- Fornitura acqua alle navi	Lire	520.000.000
- Fornitura acqua magazzini privati	Lire	160.000.000
- Riscaldamento utenze private	Lire	120.000.000
- Vettoriamiento elettrico (conto Enel)	Lire	100.000.000
- Opere di allacciamento elettrico	Lire	17.000.000
- Noleggio telefono alle navi	Lire	17.500.000
- Convenzione CULP (assist.carrelli)	Lire	90.000.000

TOTALE ENTRATE**Lire 1.291.500.000**

AREA PROGETTI

Per quanto riguarda il settore progettazioni elettromeccaniche, l'attività svolta può essere così suddivisa:

ATTIVITA' PROGETTUALE E DIREZIONE LAVORI SETTORE ELETTRIMECCANICO**Bilancio Commissariale es. 1995**

1. Allestimento cabine elettriche e reti B.T. in P.F. Vecchio (II lotto)
 - prog. A.P.T. n. 1373
 - importo previsto lire 970.561.330.-
2. Lavori di sostituzione e potenziamento degli impianti elettrici di illuminazione pubblica P.F.N. e P.F.V.
 - prog. A.P.T. n. 1375
 - importo previsto lire 500.000.000.-
3. Allestim. cabine elettriche P.F.V. (cont. comm. 1994)
 - prog. A.P.T. n. 1326
 - Importo previsto lire 193.438.670.-
4. Manutenzione straordinaria montacarichi portuali
 - importo previsto lire 500.000.000.-
5. Fornitura mezzi vari
 - prog. A.P.T. n. 1381
 - importo previsto lire 100.000.000.-
6. Revisione gru portainer
 - prog. A.P.T. n. 1374
 - importo previsto lire 300.000.000.-

Commissariale es. 1994.

1. Allestimento cabine elettriche P.F.V. (I lotto)
 - prog. A.P.T. n. 1326
 - importo previsto lire 1.129.561.330.-
2. Costruzione cabina mobile al Molo VII
 - prog. A.P.T. n. 1322
 - importo previsto lire 243.061.350.-
3. Rifacimento impianti idrici al Molo VII
 - prog. A.P.T. n. 1328
 - importo previsto lire 349.910.047.-

4. Manutenzione straordinaria locomotore Henschel
 - prog. A.P.T. n. 1329
 - importo previsto lire 280.000.000.-

Commissariale 1993.

1. Impianto idrico antincendio cap. 28
 - prog. A.P.T. n. 1242
 - Importo previsto lire 64.631.800.-
2. Rifacimento impianti elettrici mag. 69 e 71
 - prog. A.P.T. n. 1277
 - Importo previsto lire 564.230.610.-
3. Rifacimento impianti elettrici mag. 55 e 58
 - prog. A.P.T. n. 1278
 - importo previsto lire 708.671.340.-
4. Sostituzione binari traslazione portainer 2 e 3
 - prog. A.P.T. n. 1294
 - importo previsto lire 591.750.000.-

Commissariale es. 1992

1. Fornitura centrale telefonica e accessori
 - prog. A.P.T. n. 1270 (anche residui commiss. 1991)
 - importo previsto lire 290.000.000.-
2. Lavori di fornitura e posa in opera della parte tralicciata di 14 torri faro al Molo VII.
 - prog. A.P.T. n. 1295
 - importo previsto lire 489.420.000.-
3. Fornitura di uno spreader telescopico per gru portainer
 - prog. A.P.T. n. 1199
 - Importo previsto lire 188.140.000.-
4. Fornitura e installazione tabelle antinfortunistiche per gru da riva
 - prog. A.P.T. n. 1265
 - Importo previsto lire 125.999.400.-

Bilancio MM.LL.PP.

1. Installazione impianti elettrici mag. 4, 57, 60, 70 e 72
 - prog. A.P.T. n. 952
 - Importo previsto lire 1.261.338.025.-

2. Fornitura e posa in opera di 3 gru portainer e 5 gru transtainer al Molo VII.
 - Prog. A.P.T. n. 1111
 - Importo previsto lire 35.880.300.000.-

Bilancio A.P.T.

1. Esecuzione di scavi saltuari per riparazione impianti elettrici e idrici.
 - prog. A.P.T. n. 1315
 - Importo previsto lire 59.984.975.-
2. Lavori di conduzione e manutenzione impianti ascensori e montacarichi.
 - prog. A.P.T. n. 1343
 - importo previsto lire 264.545.000.-
3. Lavori di conduzione e manutenzione degli impianti termici e di condizionamento.
 - prog. A.P.T. n. 1342
 - importo previsto lire 170.900.000.-
4. Servizio manutenzione cavalieri Peiner anno 1995
 - importo previsto lire 190.600.000.-
5. Somministrazioni pneumatici anno 1995
 - importo previsto lire 320.000.000.-
6. Concessione di tre gru de Bartolomeis e due autogru Italgru ad Impresa portuale
 - Importo previsto (entrata) lire 150.000.000.-
7. Fornitura ingranaggi portainer 3
 - importo previsto lire 107.043.200.-
8. Manutenzione straordinaria trailer per contenitori
 - importo lire 60.000.000.-
9. Ripristino impianto termico Torre del Lloyd
 - importo previsto lire 60.000.000.-

Bilancio Regionale es. 1995.

1. Fornitura di due trasportatori a cavaliere
 - importo previsto lire 2.600.000.000.-
2. Fornitura di un sollevatore tipo reac-stacker IVa altezza
 - importo previsto lire 770.000.000.-
3. Fornitura n. 4 trattori con ralla
 - importo previsto lire 720.000.000.-