



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

*Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia*

ANNO 2018 | **N.1**
gennaio 2018



PORTI CAMPANI **IN RETE**

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA



PIETRO SPIRITO: GLI IMPEGNI PER L'ANNO 2018. ZES, LOGISTICA, WATERFRONT:
la road map del Presidente



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA



PIETRO SPIRITO: GLI IMPEGNI PER L'ANNO 2018. ZES, LOGISTICA, WATERFRONT: la road map del Presidente

di **Emilia Leonetti**

Il primo numero del 2018 si apre con un'intervista al Presidente del sistema portuale campano, Pietro Spirito. A seguire un articolo sul cantiere della Linea 1MN di piazza Municipio, al centro una presentazione del progetto complessivo del waterfront in via di definizione. La newsletter si chiude con le schede tecniche sui lavori in corso e programmati nei porti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale.

1) Partiamo dalle ZES. I decreti attuativi sono stati approvati? Cosa prevedono?

"I decreti attuativi sono in corso di formalizzazione perché dopo i pareri positivi dei Ministeri competenti e dopo la Conferenza Stato-Regioni, il primo decreto è ora all'esame del Consiglio di Stato e della Corte dei Conti. Una volta espresso il parere favorevole, sarà firmato dal Presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni. Il decreto riguarda i criteri e le modalità di attuazione delle ZES. A valle, le Regioni potranno presentare i loro progetti di ZES, corredati da un piano strategico che definisce gli obiettivi di ciascuna zona. Un secondo decreto, che non è deciso in questa fase, dovrà essere emanato dal Ministero della Coesione, riguarderà le semplificazioni amministrative. Quando la Regione Campania avrà presentato la domanda, dovrà intervenire sempre un decreto del Presidente del Consiglio per l'istituzione della singola zona economica speciale."

2) Sull'attuazione della ZES di Napoli e Salerno si incentra una parte dello sviluppo non solo dei porti ma anche del sistema produttivo della Campania. Quale strategia ha messo a punto d'intesa con l'Assessore alle Attività Produttive della Regione?

"Nell'elaborare il piano strategico che sarà formalizzato dalla Regione Campania, abbiamo individuato un insieme integrato di azioni che devono riguardare i porti di Napoli e Salerno, e le aree retroportuali, quelle in stretto raccordo e collegamento con la portualità. In particolare sul versante di Napoli gli interporti di Nola e Marcianise, oltre che la zona orientale della città; sul versante di Salerno, l'area di Battipaglia e l'Agro Nocerino-Sarnese, oltre al consorzio ASI di Salerno nella parte ancora disponibile, alle spalle del porto. L'obiettivo è attrarre investimenti produttivi nel settore manifatturiero, che abbiano le seguenti caratteristiche: vocazionalmente orientati di più all'export, con



capacità di generare occupazione, perché la Campania ha bisogno di creare lavoro, e che siano fondati sull'innovazione tecnologica e di processo."

3) Di recente Lei ha partecipato ad una missione di lavoro in Cina. Oltre all'interessante visita all' area ZES di Shenzhen, quali risultati potrà portare per il sistema portuale campano?

"La ZES di Shenzhen è tra le più interessanti nel mondo, perché ha avviato un lungo processo di trasformazione. Nel 1979 Shenzhen era un piccolo villaggio di pescatori di 60.000 abitanti. Oggi è una metropoli di 12 milioni di abitanti, è il terzo porto del mondo. Ha in particolare orientato il suo sviluppo verso l'innovazione tecnologica, quindi sulla capacità di attrarre e generare uno sviluppo endogeno dei territori. Ad esempio prendiamo il caso di un'azienda multinazionale, la ZTE, che ha il 25% del suo personale dedicato al settore ricerca e sviluppo e che fattura 80 miliardi di euro nel mondo. Tale impresa ha cominciato ad operare anche in Italia con un fatturato, per il momento, di 60 milioni di euro, che crescerà perché hanno dato vita allo sviluppo della tecnologia 5G nella telefonia mobile, che il Governo Italiano metterà a gara nei prossimi anni. La ZTE parteciperà portando le innovazioni già realizzate, che ammodernano l'uso in Italia di nuove tecnologie rendendole più flessibili e moderne. Il senso della nostra visita a Shenzhen è che la ZES non solo genera sviluppo ma soprattutto innovazione, capacità di guardare al futuro, di aprirsi ai settori nei quali le competenze, le intelligenze e la ricerca sono al centro del motore di crescita. Sono progetti, mi preme precisarlo, di lungo periodo. A Shenzhen hanno iniziato nel 1979. Le ZES sono un enzima nuovo sul quale bisogna lavorare. Le forze economiche, sociali, istituzionali dovranno lavorare insieme, e avere la capacità di guardare al futuro. La ZES dà la possibilità di rompere un meccanismo di incrostazioni legato al passato "

4) Uno dei temi della riforma è lo sviluppo della logistica. Che richiama la necessità di relazioni con gli Interporti di Nola e Marciianise e la creazione del un efficiente collegamento su ferro e gomma. Come pensa di muoversi? Sul piano delle relazioni e su quello delle opere infrastrutturali?

"Stiamo lavorando con gli operatori portuali di Napoli perché già in presenza delle attuali infrastrutture ferroviarie si possa sviluppare intermodalità, mediante un collegamento tra porto e interporti. Non è semplice, però c'è ora la concreta volontà del secondo armatore al mondo, MSC, di iniziare a effettuare servizi

intermodali nel corso del 2018 tra lo scalo napoletano e gli interporti di Nola e Marciianise. Questo nel breve periodo. Noi, però, stiamo lavorando con RFI per progettare e poi realizzare il nuovo raccordo ferroviario a levante, all'altezza della Nuova Darsena di Levante, anche perché lì sarà concentrato lo sviluppo delle attività commerciali. Il raccordo ferroviario, questa è la novità, avrà una lunghezza di binario di 750 metri, secondo lo standard europeo. L'attuale raccordo, oltre a essere ubicato nell'area di ponente non coerente con lo sviluppo dei traffici commerciali, ha una lunghezza di 350 metri, insufficienti e non competitivi con le dimensioni del mercato. Bisogna ragionare in una duplice dimensione: del servizio con le infrastrutture attuali e dello sviluppo con l'adeguamento infrastrutturale per fornire servizi nella prospettiva della crescita dei traffici che si genereranno nel nostro scalo nei prossimi anni. Ritornando sulla sua domanda relativa alle relazioni: noi abbiamo fatto comprendere agli operatori, nel caso specifico al più importante operatore, che il porto di Napoli non può avere sviluppo se non si usa l'intermodalità."

5) Master Plan. Lei ha più volte richiamato la necessità di passare da una pianificazione "ingessata" come quella rappresentata dai piani regolatori, in attesa ancora oggi di approvazione, ad una più agile. Il master plan del sistema campano sostituirà il piano regolatore? Quali saranno le principali novità del master plan, le modalità e i tempi di approvazione?

"A Napoli vige un piano regolatore del 1958 che corrisponde ad un porto antico. Nella nuova riforma, quella ultima approvata a dicembre dal Governo, si prevede che si debba fare un documento di pianificazione strategica dell'AdSP. Per arrivare al documento abbiamo deciso di far precedere questo passaggio dall'approvazione di master plan per ogni singolo porto. Il primo master plan, che porteremo all'approvazione a gennaio 2018 nel Comitato di Gestione, riguarda lo scalo partenopeo. Abbiamo elaborato il piano nel corso del 2017 e lo abbiamo già presentato all'Organismo di Partenariato. Aspettiamo per la metà di gennaio le osservazioni che saranno presentate dai componenti l'OdP per poi sottoporlo al CG. Lo stesso faremo per i porti di Salerno e di Castellammare di Stabia. Conclusa la fase dei master plan, consolideremo il documento di pianificazione strategica di sistema, che sarà l'elemento in base al quale provvederemo, con le singole Amministrazioni Comunali, a rivedere i piani regolatori. Devo però sottolineare che il master plan decide dove allocare



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale**

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



L'INTERVISTA

le infrastrutture esistenti, in modo da superare l'attuale confusione e dare chiare indicazioni al mercato sulle dislocazioni delle funzioni nel perimetro portuale. L'obiettivo è un porto ordinato. Sulle nuove infrastrutture, invece, dovremo convenire con le Amministrazioni delle tre città i piani regolatori che disciplineranno la costruzione delle nuove banchine"

6) In una recente intervista lei ha parlato, riferendosi ai porti, di riforma della riforma. Quali sono i punti da ripensare e perché?

"Le riforme sono un work in progress. I porti poi sono una realtà molto dinamica e, se vogliono stare nel mercato dove la competizione è globale, devono poter contare su aggiustamenti progressivi, come d'altronde prevede la stessa riforma, con l'istituzione del coordinamento delle AdSP, un organismo che punta a creare cooperazione tra le varie AdSP. Stiamo per questo definendo anche accordi di cooperazione tra AdSP. Noi abbiamo di recente siglato un accordo con l'AdSP dell'Adriatico Meridionale perché siamo convinti che le nostre realtà debbano essere collegate. Grazie agli investimenti sulla rete ferroviaria (alta velocità Napoli-Bari) lo saranno ancora di più. Lo stesso è avvenuto tra Civitavecchia e Ancona perché l'altro collegamento trasversale riguarda le due città del Tirreno e dell'Adriatico. Noi stiamo sperimentando una modalità che nel tempo sarà sempre più importante: quella di non limitarsi agli attuali perimetri delle AdSP, ma di coordinarci tra Autorità di sistema. Tanto è vero che, come le dicevo, è già previsto un Coordinamento nazionale del Presidente presieduto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti"

7) Venendo alle opere da realizzare per ammodernare i porti di Napoli, Salerno e Castellammare, in un anno di lavoro cosa è riuscito ad avviare e cosa si attende per l'anno che è appena iniziato?

"A Napoli avevamo un grande arretrato di opere bloccate e di cantieri fermi. Abbiamo di recente firmato sette contratti per altrettanti cantieri. Bisognava far ripartire la macchina degli investimenti. Si tratta ora di controllare che le imprese aggiudicatrici degli appalti facciano il loro dovere. Il 2018 sarà un anno di cantieri che si aprono e che dovranno iniziare a chiudersi. Noi dobbiamo riuscire a vedere il frutto del nostro lavoro progressivamente nel tempo. Continueremo, poi, a

Napoli e a Salerno a ragionare su ciò che dovremo fare. Firmeremo altri contratti, ci saranno altre gare, altri cantieri. Una volta che la macchina degli investimenti è partita dobbiamo fare in modo che il processo prosegua. In particolare vogliamo che il 2018 sia l'anno delle manutenzioni. Dovremo fare in modo che le parti comuni dei porti siano più efficienti (strade, illuminazione, video sorveglianza).

Sul Beverello siamo in attesa della lettera di finanziamento per la realizzazione della parte a terra e della nuova Stazione Marittima. Noi abbiamo fatto tutto ciò che era di nostra competenza. Appena arriverà, ai primi di gennaio, la lettera di finanziamento pubblicheremo la gara per l'affidamento dei lavori. Sul Molo San Vincenzo, invece, completeremo i lavori della passeggiata. Poi ho già preannunciato al Sindaco de Magistris e alla Marina Militare che presenteremo un calendario di eventi. Faremo in modo che gli eventi saranno condivisi dalla Marina Militare. Avremo quindi non un'apertura stabile, ma periodicamente renderemo il molo fruibile per i cittadini."

8) La comunità portuale che ruolo ha nel processo di efficientamento del sistema portuale. Vede delle differenze tra i tre porti a questo proposito?

"Le comunità portuali dei tre porti si devono sentire una comunità sola. Devono fare anche loro uno sforzo, come stiamo facendo noi, per essere un sistema, tanto è vero che l'Organismo di Partenariato li vede già assieme partecipi. Questo significa che dovranno modificare la logica indirizzata al singolo scalo in una comprensiva dei tre porti del sistema campano. Noi li stimoleremo ad avere una visione più ampia, perché si possa competere con il mondo, e non tra vicini. La comunità unica dovrà investire per lo sviluppo ammodernando le banchine. Il pubblico deve garantire le infrastrutture comuni, il privato deve efficientare e migliorare le aree in concessione."

9) Il rapporto con le Istituzioni. In più occasioni Lei si è espresso positivamente. In che modo si è manifestato questo clima di collaborazione e quali cambiamenti potrà produrre sul porto di Napoli, ma anche di Castellammare e di Salerno?

"Noi siamo partiti da una situazione transitoria, con un'autonomia finanziaria e organizzativa garantita al porto di Salerno per l'intero 2017. Nasciamo



nel 2018 a pieno titolo come Autorità di sistema. Siamo nella composizione strutturale prevista dalla legge di riforma, e questo è stato possibile perché le Istituzioni nel loro insieme hanno compreso il vantaggio e la validità di diventare un sistema. Questo sta accadendo anche per gli aeroporti dove è in corso un processo in cui l'aeroporto di Capodichino sarà assieme a Pontecagnano. Nascerà una piattaforma aeroportuale della Campania. Le infrastrutture, questo sta emergendo, sono al servizio non di un singolo punto ma di un territorio ampio. I porti e gli aeroporti guarderanno all'insieme della regione Campania. Il valore aggiunto è dato così dalla unità di un sistema più esteso."

10) Presidente, un'ultima domanda la vorrei riservare alla struttura dell'AdSP. Quali saranno nel 2018 i cambiamenti in termini organizzativi, di definizione dei compiti e obiettivi, di valorizzazione dei

lavoratori dell'AdSP? In che modo Salerno e Napoli si integreranno?

"Abbiamo tenuto un primo incontro dei dipendenti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale a Castellammare di Stabia a metà dicembre 2017, ed abbiamo avviato un percorso che ci condurrà alla nuova organizzazione. Il Comitato di Gestione ha approvato la nuova pianta organica che abbiamo ora presentato al Ministero che dovrà approvarla. A gennaio lavoreremo per definire la nostra organizzazione. La macro struttura è stata decisa, la micro la decideremo nel corso del mese di gennaio, con i passaggi necessari con i sindacati e poi nuovamente con il CG. Ci siamo preparati nel corso del 2017. Ora definiremo nel dettaglio i compiti di ognuno in un'ottica, però, di sistema."





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ: CANTIERE PIAZZA MUNICIPIO. L'OPERA DI COLLEGAMENTO TRA WATERFRONT E CITTÀ

di **Emilia Leonetti**

Il cantiere si estende tra via Acton e piazza Municipio, superato il cancello posto a ridosso della strada lato mare. L'appuntamento l'aveva fissato Angelo Cirasa, Responsabile Ufficio Stampa del Presidente Ennio Cascetta. Ad attendermi il Responsabile del cantiere, Gennaro Figaro.

La visita inizia dalla passerella realizzata lungo l'area di cantiere, che si trova ad una quota superiore rispetto ai lavori in corso. Dall'alto si osservano due diversi piani di intervento: al primo livello sono in corso i lavori per realizzare il sottopasso di collegamento tra piazza Municipio e il piazzale Angioino e che prevede, oltre alla pavimentazione, tappeti mobili, ascensori e solai di copertura, mentre sul lato a ridosso del Maschio Angioino sorgerà l'area archeologica con tetto di copertura in ferro; al secondo livello, ad una profondità di circa 35 metri, è in fase di costruzione la stazione della Linea 6, che comprende i binari per la movimentazione dei treni e un'area di interscambio.

“Si tratta di un'opera “sotto-falda”, di notevole complessità- spiega Gennaro Figaro- perché lavoriamo ad una profondità di 25 metri per la Linea 1 e 35 metri

per la Linea 6. Questo ha comportato la costruzione, per le gallerie, di paratie perimetrali per contenere la falda acquifera. In più, come saprà, abbiamo dovuto rallentare i lavori per il ritrovamento prima delle navi romane, dei reperti archeologici e più recentemente del muro borbonico emerso nel corso degli interventi nell'area del porto.”

Il progetto della piazza in connessione con il porto è opera dell'architetto Alvaro Siza e prevede, una volta ultimate le opere, un grande spazio che, da Palazzo San Giacomo, arriva sino a via Acton arredato con panchine e alberi, mentre in sotterranea raggiungerà attraverso il camminamento prima descritto e percorrendo, nell'ultimo tratto, in corrispondenza del piazzale Angioino, una rampa che uscirà sulle antiche mura borboniche.

Il costo complessivo della Stazione Municipio Linea 1 è di euro 186.000.000,00, quello della Stazione Municipio Linea 6 di euro 43.856.924,00.

Il cronoprogramma dei lavori è stato definito tenendo conto della necessità di assicurare il ripristino di una viabilità scorrevole su via Marina e di favorire la



sistemazione della grande piazza e del collegamento al porto in vista delle "Universiadi".

Come racconta Gennaro Figaro, i primi a terminare, a ottobre 2018, sono i lavori di ripristino della carreggiata su via Colombo e via Acton insieme alla riapertura della linea tranviaria. Successivamente, entro luglio 2019, vi sarà il completamento delle opere civili dell'intera piazza con la sistemazione superficiale di Piazza Municipio (pavimentazione, panchine, piante), il sottopasso (camminamento, tapis roulant, rampa di accesso al porto). La linea 6 è previsto che sarà terminata ad aprile 2019, mentre per la Linea 1 si prevede la chiusura dei lavori nel giugno 2020.

Un container, a ridosso della cancellata che delimita il cantiere, è l'ufficio dove ci fermiamo per riepilogare quanto emerso. Non solo la complessità dell'opera e la

tempistica delle diverse fasi dei lavori, ma soprattutto la parte relativa ai ritrovamenti. Ad oggi sono state recuperate e conservate sei navi di epoca romana, due intere e per quattro si tratta di parti di navi. Nell'area archeologica, in corrispondenza del muro a ridosso del Castello Angioino, saranno conservati reperti di vario genere e epoca. Per l'area "museale" i tempi prevedono l'apertura "non prima del 2021, ancorché condizionati dal reperimento dei finanziamenti" per realizzare il progetto approvato dalla Sovrintendenza. Per le navi, invece, la destinazione dovrebbe essere, se non interverranno mutamenti, il Museo del Mare negli ex Magazzini Generali, di cui allo stato non è possibile stabilire l'apertura, per il percorso procedurale che condurrà nel 2018 alla redazione del progetto di tutta l'area del Piliero.





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



IL PROGETTO DEL WATERFRONT

Dall'Immacolatella al Molo San Vincenzo

L'intervento di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli si estende dal Molo San Vincenzo al Molo dell'Immacolatella Vecchia. Il progetto, basato sull'idea progettuale vincitrice del concorso internazionale del 2004, si propone di realizzare una rivisitazione dell'intero fronte del porto che si collega più direttamente alla città antica, a partire da Molo S. Vincenzo sino a Piazza Mercato.

Un intervento, strutturato per fasi funzionali, in modo da preservare una visione integrata di assieme.

Centrale nel percorso ideato è la realizzazione di due fondamentali elementi: la nuova stazione marittima al Beverello e la ristrutturazione dei Magazzini Generali progettati e realizzati dall'architetto Canino.

Il primo elemento funzionale, quello più urgente rispetto alla necessità di migliorare i servizi al passeggero, riguarda la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri del Molo Beverello, che rappresenta il principale hub del porto di Napoli per l'approdo degli aliscafi che servono il traffico passeggeri da e per le isole del golfo.

Il ridisegno del waterfront costituisce, per la città di Napoli, una occasione fondamentale per presentare un volto nuovo alla cucitura urbana tra l'ala occidentale

del porto, dedicata alle attività marittime al servizio dei passeggeri, ed il cuore del centro antico, che abbraccia un'area strategica di un luogo dichiarato dall'Unesco patrimonio della umanità, nel tratto che si dispiega da Via Caracciolo-Molosiglio sino alla Piazza Mercato.

■ Descrizione del macroprogetto

L'intervento sulle Calate Beverello e Piliero si inserisce in un complesso programma di riqualificazione e valorizzazione del waterfront monumentale di Napoli. Il progetto assume, come centralità, il tema del rapporto tra città e porto e, in particolare, della qualificazione paesaggistica, architettonica e funzionale della linea di confine tra il sistema portuale e i tessuti urbani dislocati lungo il waterfront portuale. Le soluzioni progettuali hanno puntato a trasformare la linea di separazione da area di frontiera ad area di scambio, che consenta sia l'operatività del porto sia lo sviluppo di una funzione di connessione tra la città e il porto, conservando l'autonomia delle aree portuali, instaurando tra le due parti una forte integrazione viva e funzionale. L'area di confine tra porto e città, nel tratto lungo la via Nuova Marina, è stata risolta con una opera di modellazione del suolo e l'inserimento



di una infrastruttura lineare contenente attività di servizio per il sistema urbano e l'ambito portuale. Tale infrastruttura di mediazione tra città e porto che si sviluppa su tutto il fronte urbano dell'area di intervento, è stata chiamata filtering line.

Il progetto ha subito, nel corso della progettazione definitiva, una sostanziale modifica in seguito al vincolo posto dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici sull'edificio ex Magazzini Generali dell'Arch. Marcello Canino (il progetto iniziale prevedeva il suo abbattimento e il trasferimento della sua cubatura in una struttura multipiano collocata sulla filtering line).

La decisione di valorizzare l'edificio Magazzini Generali (realizzato in porto nel 1949, ma mai completato nella sua completa configurazione, che prevedeva volumi doppi rispetto all'esistente) ha richiesto una revisione del progetto urbano ed una risistemazione di alcune scelte di impostazione.

Il waterfront si configura ora come un sistema articolato su due linee: la filtering line che mantiene la sua funzione di connettere la città al porto conservando l'autonomia delle aree portuali, e l'edificio dei Magazzini Generali che viene riproposto nella sua dimensione originaria di 200 mt.

Tale scelta è apparsa la più appropriata per recuperare la misura del complesso Canino nei confronti della banchina del Piliero. La valorizzazione dell'edificio dei magazzini Generali – riproposto nella sua estensione originaria – instaura nuove relazioni con il sistema urbano in particolare con la Stazione Marittima, il Maschio Angioino, la palazzata di via Marina Nuova con l'edificio residenziale d'angolo verso la piazza del Municipio dello stesso Marcello Canino.

Nel progetto definitivo, la dimensione urbanistica della proposta concorsuale è stata ulteriormente approfondita, ricercando un rapporto di dialogo e interazione con il contesto circostante e i programmi di trasformazione in corso tra cui la riqualificazione di Piazza del Municipio e la connessione tra la stazione della Metropolitana e il Piazzale antistante la Stazione Marittima.

In particolare, la filtering line, come infrastruttura complessa lineare, ha riorganizzato nell'insieme il percorso che dal Piliero si sviluppa nella direzione del Molo Angioino, del Molo Beverello e della Darsena Acton. In prospettiva la dismissione da parte della Marina Militare della darsena e degli edifici demaniali circostanti potrà consentire di estendere gli spazi pubblici e i percorsi pedonali della filtering line su

tutto il Molo S. Vincenzo.

La filtering line come percorso pedonale si interconnette con la galleria sotterranea progettata da Alvaro Siza tra la stazione della Metropolitana di Municipio/Porto e la Stazione Marittima.

Il progetto si divide in tre ambiti prioritari: A – Piliero, B – Stazione Marittima, C – Beverello, il cui progetto esecutivo è stato trattato nel numero di dicembre 2017.

▪ Piliero

L'assetto della calata del Piliero è in fase di riesame anche alla luce di alcune nuove proposte di utilizzo degli spazi in progetto da parte di istituzioni universitarie e culturali- museali.

Fanno parte dell'ambito Piliero: la strip commerciale, i parcheggi interrati, gli edifici dei Magazzini generali e dell'Immacolatella.

La strip commerciale (ovvero la filtering line) è ricavata attraverso una modellazione del suolo a partire dalla quota e dalla morfologia di via C. Colombo. La strada si eleva leggermente (circa 1,5 m) per poi abbassarsi con uno scavo nella fascia perimetrale della banchina del Piliero. Si realizza, in questo modo, un ampio percorso pedonale a servizio di strutture commerciali, ricreative, culturali e portuali. La strip commerciale realizza la continuità lineare degli spazi pubblici della filteringline, proponendo due livelli pedonali: il primo sulla copertura, il secondo alla quota ipogea. La superficie commerciale è di circa 8.000 mq.

L'organizzazione dei parcheggi ha subito una completa rivisitazione rispetto alla soluzione preliminare tenendo conto del nuovo quadro progettuale (integrazione dell'edificio Canino), delle decisioni assunte dall'Autorità portuale di Napoli (rinuncia al parcheggio Tir), degli indirizzi del piano regolatore urbanistico e delle norme tecniche del nuovo PRP.

Il complesso degli ex Magazzini Generali diviene nella nuova configurazione del progetto una sorta di porta di accesso alla città e di proiezione di questa sul mare. Mantenendo l'obiettivo di valorizzare gli elementi caratterizzanti l'edificio preesistente (la maglia strutturale, il ritmo modulare della sua composizione, le grandi partizioni orizzontali...), il progetto di ristrutturazione prevede di destinare alle attività portuali tutto il piano banchina, verificando la possibilità di liberare secondo la richiesta dell'AdSP, anche una parte del piano torre



Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITA'

dell'edificio esistente. Al piano banchina si prevede di ampliare gli attuali uffici esistenti da 1500 a 3000 mq, predisponendo spazi di servizio per il porto (impianti di sicurezza, deposito materiali, sosta automezzi, accoglienze e servizi per i passeggeri in transito).

Il piano banchina sottostante l'ampliamento dei Magazzini Generali, è lasciato quasi completamente libero per l'attività portuale. Relativamente al piano superiore (quota +10,75mt) sono stati previsti spazi espositivi per un futuro museo del mare e della migrazione (tali spazi potrebbero accogliere le navi romane ritrovate durante gli scavi della galleria A. Siza in Piazza Municipio).

Gli spazi museali sono collocati nell'edificio preesistente in modo da valorizzare le caratteristiche spaziali-strutturali; spazi per la cultura, la ricerca e il territorio potrebbero essere invece ubicati nella parte di nuova edificazione. Nell'insieme la

superficie disponibile è di circa 4000 mq. Al secondo livello (quota +18,85) sono previste funzioni legate alla ristorazione, al tempo libero, alla cultura. L'ipotesi di utilizzare i livelli superiori e in pianta la copertura per la ristorazione e il tempo libero, può rappresentare il giusto equilibrio tra le attività culturali (di competenza pubblica) e le attività private più attrattive dal punto di vista economico. Nell'insieme possiamo prevedere una superficie complessiva di circa 16.000 mq. L'edificio dell'Immacolatella Vecchia, realizzato nel 1743 come sede della "Deputazione di Salute" e in seguito di altre funzioni pubbliche, è destinato, mediante uno specifico restauro, a divenire uno spazio informativo ed espositivo.

La connessione tra l'ex edificio Magazzini Generali, ristrutturato e ampliato, e la filtering line (e la città) è risolta attraverso una galleria ipogea e strutture di collegamento verticali a ponte, in modo da non interferire con l'operatività della banchina e i flussi del porto.





▪ Stazione Marittima

La Piazza antistante la Stazione Marittima, importante esempio del razionalismo italiano, è attualmente separata dalla Piazza del Municipio dal traffico congestionato di Via Acton. Il progetto, sviluppando le indicazioni della variante al PRG per il Centro Storico, ha inteso ristabilire la direzionalità visiva che legava il porto alla città e al suo sfondo definito dalla Certosa di S.Martino. Tale storica direzionalità è stata esaltata dalla galleria ipogea di Alvaro Siza con il suo lungo taglio di superficie.

La piazza, oggi utilizzata come parcheggio e accesso carrabile alla Stazione Marittima, è proposta dal progetto preliminare come grande spazio pubblico pedonale, isolandola dal traffico carrabile mediante una leggera elevazione della quota a partire dalla via Ammiraglio Acton (circa 1 mt nel punto più alto). In tal modo la piazza diviene una sorta di basamento rivolto verso la città, un grande spazio per eventi

con un sistema di rampe e di gradinate di raccordo con la galleria di A. Siza, la Stazione Marittima e la strip commerciale. La conformazione della piazza consente l'accesso carrabile alla Stazione Marittima, sia da Via Ammiraglio Acton, sia dalle strade interne alle aree portuali.

La piazza antistante la Stazione Marittima è oggi coinvolta in una vasta e complessa operazione di scavo archeologico che sta riportando alla luce resti dell'antico Molo Angioino, inoltre è imminente la realizzazione della rampa di connessione tra il piazzale e la galleria ipogea della stazione della metropolitana di Municipio-Porto, pertanto la sua definitiva progettazione va rivista complessivamente anche in relazione ai necessari collegamenti con il nuovo terminal Beverello.





ATTUALITA'

INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI NEL PORTO DI NAPOLI

L'Ufficio Tecnico dell' AdSP di Napoli ha elaborato le schede che descrivono i lavori in corso e programmati nel porto di Napoli. Una scheda riguarda le opere del Grande Progetto, il cui importo complessivo ammonta a 154.200.000,00 Euro. L'altra scheda fa riferimento ad altri interventi infrastrutturali dell'importo complessivo di Euro 227.953.000,00.

PORTO DI NAPOLI INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI			
INTERVENTO	IMPORTO	STATO ATTUAZIONE	DATA PREVISTA ULTIMAZIONE INTERVENTO
Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2	€ 29 000 000,00	Lavori in corso	AGOSTO 2019
Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini.	€ 15 900 000,00	In corso stipula del contratto	APRILE 2019
Progettazione esecutiva ed esecuzione lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale	5.800.000,00	In corso stipula del contratto	DICEMBRE 2018
Adeguamento e ristrutturazione banchina di levante al molo Flavio Gioia e calata Granili	€ 15 653 000,00	In corso stipula del contratto	GIUGNO 2019
Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane	€ 11 500 000,00	In corso affidamento progettazione esecutiva	DICEMBRE 2019
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Calata Beverello - connessione urbana con il centro storico della città.	€ 20 100 000,00	Conclusa progettazione Esecutiva	LUGLIO 2019
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Calata Beverello - Nuove infrastrutture per le linee veloci; Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri	€ 4 800 000,00	Da avviare progettazione definitiva	DICEMBRE 2020
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali volume esistente.	€ 20 000 000,00	Da avviare progettazione definitiva	DICEMBRE 2021
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali nuove volumetrie.	€ 37 000 000,00	Da avviare progettazione definitiva	
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli Calata Piliero - Parcheggio interrato e strip (filtering line).	€ 74 000 000,00	Da avviare progettazione esecutiva	
TOTALE	€ 227 953 000,00		

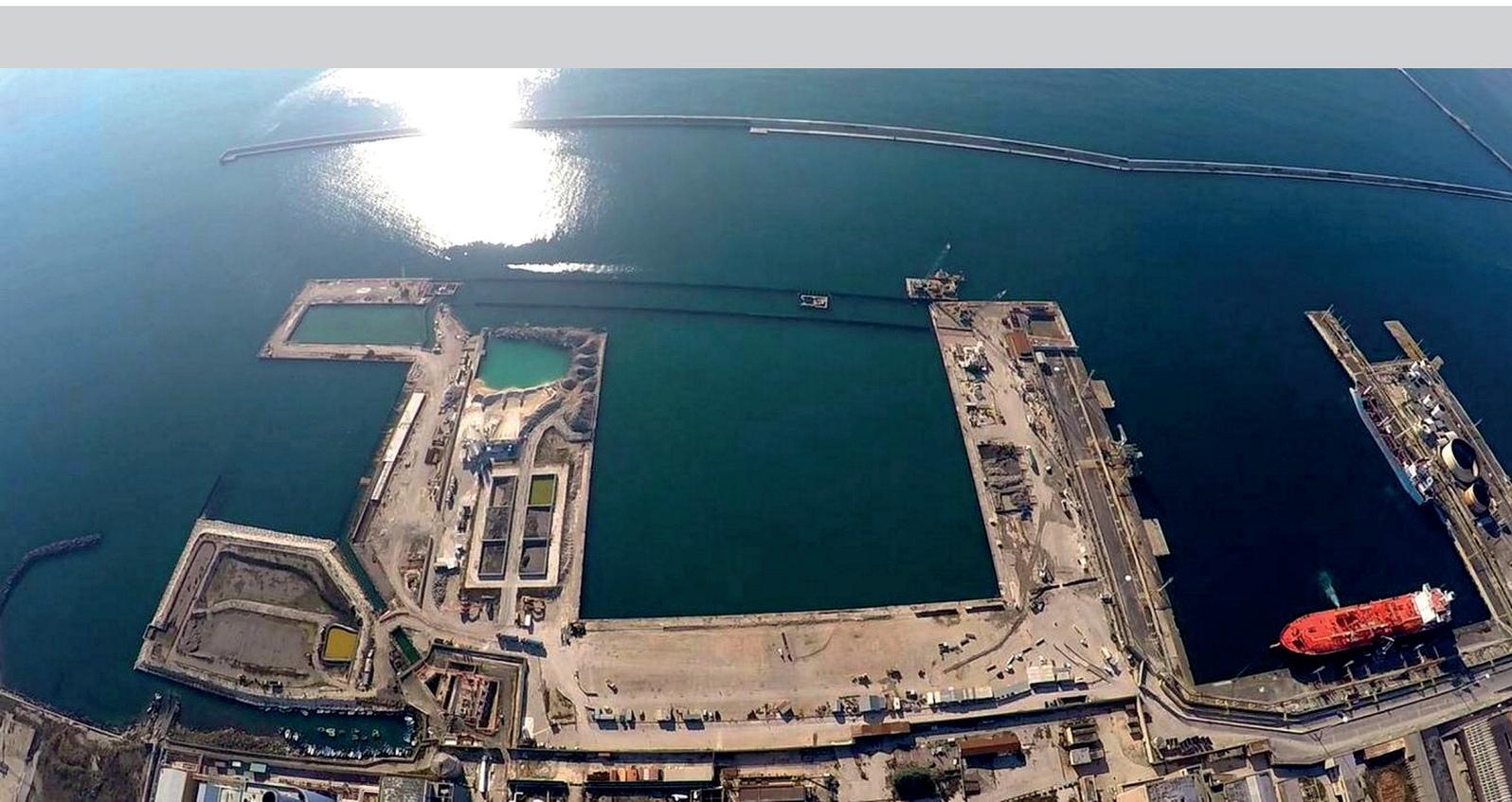

PORTO DI NAPOLI INTERVENTI GRANDE PROGETTO

INTERVENTO	IMPORTO	STATO ATTUAZIONE	DATA ULTIMAZIONE INTERVENTO
Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo	€ 5 000 000,00	Concluso	DICEMBRE 2015
Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli	€ 2 000 000,00	Concluso	DICEMBRE 2016
Totale opere concluse	€ 7 000 000,00		

OPERE IN CORSO GRANDE PROGETTO

INTERVENTO	IMPORTO	STATO ATTUAZIONE	DATA PREVISTA ULTIMAZIONE INTERVENTO
Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	€ 22 000 000,00	Contratto stipulato	OTTOBRE 2019
Collegamenti stradali e ferroviari interni	€ 31 600 000,00	In corso stipula del contratto	DICEMBRE 2019
Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro	€ 6 000 000,00	Contratto stipulato	DICEMBRE 2019
Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	€ 12 000 000,00	In corso affidamento progettazione definitiva ed esecutiva	DICEMBRE 2020
Piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative	€ 10 000 000,00	In corso affidamento progettazione definitiva ed esecutiva	DICEMBRE 2020
Prolungamento Diga Duca d'Aosta	€ 20 000 000,00	In corso affidamento progettazione definitiva ed esecutiva	DICEMBRE 2020
Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati	€ 45 600 000,00	Lavori in corso	OTTOBRE 2019
TOTALE	€ 147 200 000,00		

€ 154 200 000,00





Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITÀ



INTERVENTI IN CORSO NEL PORTO DI SALERNO

L'Ufficio Tecnico dell'AdSP del porto di Salerno ha elaborato il documento che descrive le opere in corso nello scalo per un ammontare di circa 218 milioni di Euro.

▪ Salerno Porta Ovest I stralcio I e Il lotto

Programmato e sviluppato in attuazione di un Protocollo d'Intesa fra Comune di Salerno e Autorità Portuale di Salerno stipulato in data 25/06/2004, l'intervento ha ad oggetto opere per risolvere l'accessibilità, di comune interesse dei due enti, del sistema dei trasporti nella parte occidentale della città, con specifico riferimento al collegamento del Porto commerciale con l'autostrada A3.

Il primo stralcio funzionale prevede in sintesi:

- la sistemazione dello svincolo autostradale zona Cernicchiara e, in particolare, la realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale per gli utenti dell'autostrada provenienti da Reggio Calabria;
- la realizzazione di una galleria a doppia canna, ognuna a doppia corsia e senso unico di marcia, tra l'area di Cernicchiara e via Ligea/Porto.

Quadro economico € 149.134.309,29 (fondi L.443/01, PON 2007-2013, PON 2014-2020, PAC)

I lavori relativi al I stralcio I lotto sono stati ultimati.

I lavori relativi al I stralcio II lotto sono iniziati in data 27/09/2013.

Il cantiere è stato sottoposto a sequestro preventivo in data 12/02/2016. Con Decreto del 16/06/2016 il GIP disponeva il dissequestro del cd. "fronte di scavo" delle gallerie, prescrivendo monitoraggi aggiuntivi nell'interno delle gallerie sotto la supervisione del Provveditorato alle OO.PP. della Campania (a tal fine l'Ente a novembre 2016 ha stipulato apposita convenzione con il Provveditorato).

Con Decreto del Ministro dello sviluppo economico



dall'08/06/2017 l'ATI appaltatrice, Tecnis S.p.A., è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi del decreto legge 347/2003, convertito con modificazioni dalla legge 39/2004, ed è stato nominato il Commissario Straordinario.

I lavori, sospesi in data 25/10/2017, sono stati ripresi in data 06/12/2017 a seguito della trasmissione, da parte dell'Appaltatore, delle polizze assicurative.

Alla data del 31/10/2017 risultano scavati m.2.956 di galleria (circa il 60% del totale previsto in progetto di m.4.950) ed emessi n.16 SAL, per un importo complessivo (compresa progettazione esecutiva blocco A) di € 45.618.690,57 (circa il 39% dell'importo contrattuale di € 115.917.428,54).

▪ **Lavori di adeguamento e potenziamento degli impianti idrico e antincendio del Porto di Salerno**

L'impianto idropotabile sarà interconnesso alla rete idrica municipalizzata tramite due allacci (uno lungo Via Ligea e l'altro lungo il molo Manfredi). La funzione della rete sarà quella di distribuire la risorsa idrica prelevata dall'acquedotto cittadino verso tutte le utenze "a mare", attraverso appositi punti di rifornimento localizzati lungo il perimetro dei vari moli e/o banchine, e "a terra" rappresentate dai vari concessionari e Enti. L'impianto antincendio, a servizio di tutta l'area del porto commerciale, sarà servita da un sistema di pressurizzazione, previsto in corrispondenza della testata del molo Ponente, alimentato ordinariamente da acqua dolce prelevata dalla rete idropotabile ed in caso straordinario, con opportune opere di presa, tramite prelievo direttamente dal mare.

Ai fini della loro gestione le reti saranno dotate d'infrastruttura di telecontrollo che consentirà di monitorare il funzionamento e di misurare e fatturare l'acqua erogata.

Quadro economico € 6.433.655,00 di cui € 4.144.940,68 finanziati (L.84/94 art. 6, L.296/2006 art.1 c.994, L.413/98), € 1.688.712,79 da impegnare sui fondi L.296/2006 art. 1 c. 983 ed € 600.000,00 da finanziare.

L'importo contrattuale dei lavori, a seguito dell'approvazione della perizia di variante n.2, ammonta ad € 5.118.500,54

L'intervento è in corso di realizzazione ed è stata raggiunta una percentuale di avanzamento lavori pari al 63,18 %. Con Delibera Commissariale n.67 del 15/11/2017 l'Ente ha approvato la Perizia di Variante n.2 ed i suoi allegati (atti aggiuntivi e quadro economico).

Resta ancora da effettuare la restante percentuale dei lavori pari al 36,82%, relativa alle seguenti lavorazioni: completamento della rete in corrispondenza della banchina Ligea, realizzazione di parte degli allacci antincendio delle aree in concessione, realizzazione del telecontrollo, realizzazione della stazione di pressurizzazione della rete antincendio prevista sul molo Ponente.

Attualmente sono in corso le procedure per la stipula del contratto di appalto aggiuntivo. Si prevede la conclusione dei lavori entro il 2018.

▪ **Infrastrutture di security**

L'intervento prevede la fornitura con installazione delle seguenti infrastrutture di security, da realizzare nel Porto commerciale di Salerno in armonia con le prescrizioni contenute nel PSP (Port Security Plan):

- realizzazione della Centrale Operativa di Security;
- impianto TVCC del compendio portuale;
- controllo accessi, mediante realizzazione di gates dedicati al controllo di persone e veicoli ai varchi portuali;
- attrezzature varie.

Quadro economico € 4.518.360,00 (fondi L.413/98 (Security), L.296/06 c.983)

Il contratto di appalto è stato stipulato nel 2012; importo contrattuale € 2.712.827,77 oltre IVA.

All'attualità risultano ultimate le opere relative alla Centrale Operativa di Security nell'edificio Capitaneria di Porto (importo contabilizzato alla data del SAL n.1 a tutto il 31/03/2016: € 324.736,63 compresi oneri della sicurezza).

Nel corso dei lavori l'impresa appaltatrice ha formulato riserve per ristoro dei maggiori oneri e danni da ridotta produzione, che l'Ente intende definire in sede di procedimento di accordo bonario di cui all'art.240 del D.Lgs.163/2006, come statuito con Delibera Presidenziale n. 245 del 23/12/2016.

È in corso la redazione della Perizia di Variante n.1.

PROGETTO DEL VARCO PONENTE

▪ **Lavori di approfondimento dei fondali del Porto Commerciale di Salerno e del canale di ingresso**

L'Adeguamento Tecnico Funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale prevede, in particolare, l'approfondimento dei fondali del Porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso, finalizzato ad adeguare lo Scalo agli standard



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale**

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



ATTUALITA'

dimensionali delle navi di nuova generazione, sia destinate al traffico passeggeri (crociere), sia al traffico di merci unitizzate (containers / ro-ro / general cargo).

Nell'ambito del Grande Progetto "Logistica e Porti – Sistema integrato portuale di Salerno", l'Ente ha redatto il progetto del primo stralcio funzionale, per il quale è in corso l'istruttoria con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per l'autorizzazione all'immersione in mare dei sedimenti dragati, ai sensi dell'art.109 comma 2 del D.Lgs.156/2006, in specifica area (condivisa con le autorità competenti – Capitaneria di Porto, ASL, Assessorato alla Pesca della Regione Campania) con centro distante circa 8 miglia nautiche dall'imboccatura del Porto.

I lavori oggetto della richiesta presentata al MATTM prevedono un volume complessivo di mc 3.251.968 compreso overdredging.

Quadro economico del primo stralcio € 21.715.000,00 (fondi POR, L.296/06 c.983, L.413/98, L.388/00, L.84/94 art.18 bis, fondi dell'Ente).

A luglio 2017 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha trasmesso il Decreto di esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto di gestione dei sedimenti dragati, subordinando l'autorizzazione all'immersione in mare solo all'esito positivo degli adempimenti previsti dalla prescrizione n.2 del suddetto Decreto, finalizzati a verificare la

compatibilità dell'area individuata alla potenziale immersione dei sedimenti dragati.

Con Delibera Commissariale n. 69 del 17/11/2017 l'Ente ha affidato alla Stazione Zoologica Anton Dohrn l'incarico dell'esecuzione del piano di monitoraggio ambientale ante operam ed in data 22/11/2017 è stata stipulata la convenzione di ricerca. Attualmente è in corso la campagna oceanografica, avviata in data 05/12/2017, che avrà una durata di sei mesi comprensivi della elaborazione dati e redazione dei Rapporti di prova.

Completata l'acquisizione dei pareri ambientali, occorrerà acquisire il parere di competenza del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato di Napoli.

Dopo l'approvazione del progetto definitivo da parte della Stazione Appaltante (previo adeguamento del progetto definitivo ad eventuali prescrizioni, verifica dell'organismo accreditato e validazione del RUP) si procederà all'indizione della gara per l'affidamento del progetto esecutivo e dell'esecuzione dei lavori. Contemporaneamente saranno espletate le procedure per l'affidamento del servizio di direzione lavori, di colludo tecnico-amministrativo e di esecuzione dei rilievi/monitoraggi di controllo.

▪ **Lavori urgenti di spianamento dei fondali del Porto Commerciale di Salerno**

Nelle more della realizzazione dell'intervento di dragaggio da realizzare con i fondi POR, su richiesta degli operatori portuali presentata ad aprile 2017,



La MN/VETTORIA della Stazione Zoologica



L'Ente ha attivato le procedure per la realizzazione di un intervento urgente di risagomatura dei fondali con spostamento dei sedimenti accumulati nell'ambito portuale.

Quadro economico € 1.100.000,00 (fondi L. 296/2006 art. 1 c. 983).

In data 18/12/2017 è stato sottoscritto il verbale di consegna dei lavori in via d'urgenza.

La durata contrattuale delle lavorazioni, come da offerta migliorativa dell'Appaltatore, è prevista pari a giorni trentacinque decorrenti dalla consegna.

▪ **Lavori di allargamento dell'imboccatura portuale**

L'intervento da realizzare nell'ambito del Grande Progetto "Logistica e Porti – Sistema integrato portuale di Salerno", in conformità all'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale, prevede le seguenti opere:

- salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto e demolizione delle relative sovrastrutture in cls per una lunghezza pari a 100 m e riconfigurazione del conoide di testata,
- prolungamento del molo di sopraflutto per una lunghezza complessiva di 200 m, mediante la costruzione e posa in opera di cassoni cellulari in c.a. poggiati su scanno di imbasamento in materiale arido di cava, previo consolidamento del terreno di fondazione,
- adeguamento dei segnalamenti marittimi (fanale verde e fanale rosso) alla nuove estremità dei moli. Quadro economico € 23.000.000,00 (fondi POR, L.296/06 c.983, L.413/98)

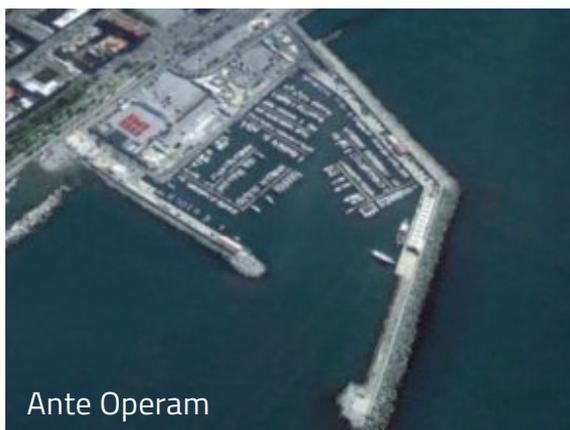
All'attualità risultano aggiudicati:

- l'appalto di progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e realizzazione dei lavori, previa acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta, aggiudicato all'ATI ACMAR S.c.p.a. – KOSTRUTTIVA SOC. COOP. per Azioni (già COVECO COOP. S.p.A.). Contratto di appalto stipulato in data 29/01/2016 per un importo di € 16.548.415,33;
- il servizio di Direzione Lavori e Coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione. Convenzione stipulata in data 29/07/2015. Dopo l'esecuzione delle prove sperimentali richieste dal Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato (contratto con la società HR Wallingford stipulato in data 24/11/2017), l'ATI appaltatrice procederà alla redazione del progetto esecutivo che dovrà essere nuovamente sottoposto all'esame del CTA.

Dopo l'acquisizione di tutti i pareri sul progetto esecutivo e l'approvazione del progetto esecutivo da parte della Stazione Appaltante (previa verifica dell'organismo accreditato e validazione del RUP), si procederà alla consegna dei lavori (tempo contrattuale 330 giorni). Contemporaneamente sarà espletata la procedura per l'affidamento del servizio di colludo statico e tecnico-amministrativo.

▪ **Modifica imboccatura Porto Masuccio Salernitano**

L'intervento prevede la realizzazione di un pennello di lunghezza 45 m radicato al lato interno del molo sopraflutto a 75 m dall'attuale estremità in modo da ridurre la larghezza dell'imboccatura.



Ante Operam



Post Operam



ATTUALITA'

Detto pennello determinerà, inducendo una seconda diffrazione successiva a quella sulla testata, una sostanziale riduzione dell'agitazione ondosa all'interno del Porto Masuccio Salernitano a fronte di un costo di realizzazione ridotto.

Quadro economico € 750.000,00 (fondi Legge 296/06 c. 983 e fondi dell'Ente), di cui importo lavori compresi oneri della sicurezza € 394.934,34

All'attualità risulta redatto il progetto esecutivo.

Da effettuare:

- approvazione del progetto esecutivo da parte della Stazione Appaltante,
- espletamento delle procedure di evidenza pubblica per l'affidamento dei lavori e del servizio di direzione lavori e coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione,
- esecuzione lavori (tempo contrattuale 120 giorni), verifica e regolare esecuzione.

▪ **Prolungamento della scogliera a protezione del bacino di S. Teresa**

Tra gli obiettivi del Protocollo d'intesa tra Comune di Salerno ed Autorità Portuale di Salerno stipulato in data 06/10/2011 per la "Riqualificazione e messa in sicurezza dell'Area di S. Teresa" c'è la realizzazione di una scogliera di protezione del bacino di S. Teresa, finalizzata a migliorare lo stato di agitazione ondosa nello specchio acqueo e a realizzare una difesa contro la tracimazione dell'esistente banchina di riva e dei locali sottoposti alla realizzanda piazza comunale (Piazza della Libertà).

L'intervento prevede la modifica dell'esistente scogliera, radicata all'angolo tra i due lati a mare di

Piazza della Libertà, attraverso la realizzazione di un prolungamento di circa 115 metri, per il quale si è adottata una configurazione finale a "gomito", con allineamento verso l'interno del bacino esistente. In particolare il prolungamento della scogliera prevede due distinti tratti, di cui il primo (di circa 65 m) in prosecuzione di quello esistente, ad andamento semi circolare, ed il secondo (di circa 50 m) ruotato di circa 65° rispetto a quello precedente, in modo da disporsi parallelo alla banchina di riva.

L'opera sarà dotata di segnaletica definitiva posta in testa alla scogliera, in accordo alle prescrizioni ricevute dalla Marina Militare.

Quadro economico € 1.775.000,00 (fondi Legge 413/98), di cui importo lavori compresi oneri della sicurezza € 1.217.375,83

All'attualità risulta redatto il progetto esecutivo.

Da effettuare:

- approvazione del progetto esecutivo da parte della Stazione Appaltante,
- espletamento delle procedure di evidenza pubblica per l'affidamento dei lavori e del servizio di direzione lavori e coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione,
- esecuzione lavori (tempo contrattuale 180 giorni), verifica e regolare esecuzione.

▪ **Riassetto formale e funzionale del Molo Manfredi**

L'intervento riguarda il restyling urbanistico dell'area corrispondente all'ingresso al Molo Manfredi, compreso il piazzale intorno alla Stazione Marittima.

La riprogettazione funzionale del Molo Manfredi s'inserisce nel più articolato programma di



Ante Operam



Post Operam



ammodernamento del Porto di Salerno e di riqualificazione urbanistica del waterfront del Comune di Salerno. L'intera banchina del Molo Manfredi sarà dedicata, in particolare, all'accoglienza delle navi da crociera ed ai servizi accessori e complementari a quelli offerti dalla Stazione Marittima. L'Ente ha provveduto allo svolgimento di tutte le procedure per la redazione del progetto definitivo e l'acquisizione dei pareri urbanistici ed ambientali ed ha poi trasmesso al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Campania, il Molise, la Puglia e la Basilicata (Sede Napoli) il progetto definitivo di che trattasi, affinché il Provveditorato stesso ne curasse la successiva fase progettuale esecutiva e realizzativa.

Quadro economico € 7.000.000,00 (fondi CIPE – Stazione Appaltante Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche di Napoli).

Con nota del 30/11/2017 il Provveditorato ha comunicato che, concluse le operazioni di gara per l'affidamento dei lavori, sono in corso le procedure per la stipula del contratto di appalto.

▪ Rifacimento della viabilità e delle pavimentazioni dei cigli banchina

Le pavimentazioni portuali sono soggette a continue sollecitazioni (usura e lacerazione da traffico semovente, elevati carichi dovuti allo stoccaggio dei container ed al deposito di merce varia) che causano danni e deformazioni. Inoltre sono presenti cedimenti localizzati del terrapieno di fondazione che provocano la formazione, nel manto stradale, di avvallamenti e pozzanghere. La pavimentazione del Molo 3 Gennaio mostra in alcuni punti il sollevamento e spostamento degli elementi lavici (basoli). Sono pertanto necessari interventi di rifacimento delle pavimentazioni portuali che prevedono la sistemazione del sottofondo in modo da ripristinare le pendenze per assicurare il corretto deflusso delle acque piovane, la posa in opera di uno strato di misto cementato, la realizzazione di una pavimentazione bituminosa specifica per le aree portuali, la manutenzione della segnaletica verticale ed orizzontale. All'attualità risulta redatto il progetto esecutivo degli interventi urgenti di manutenzione ordinaria e straordinaria per risolvere puntuali danneggiamenti che interessano alcuni chiusini

stradali, caditoie, porzioni del solaio della galleria tecnica interrata, porzioni di pavimentazioni, le griglie di raccolta delle acque piovane sul ciglio banchina del Molo Trapezio levante e per ripristinare la segnaletica orizzontale sulla viabilità portuale, approvato con Delibera Commissariale n.78 del 14/12/2017.

Quadro economico dell'intervento urgente € 315.000,00 (fondi dell'Ente), di cui importo lavori compresi oneri della sicurezza € 266.751,52.

Da effettuare:

- espletamento delle procedure di evidenza pubblica per l'affidamento dei lavori,
- esecuzione lavori (tempo contrattuale 60 giorni), verifica e regolare esecuzione. Occorre avviare l'iter di realizzazione dell'intervento di manutenzione complessivo.

▪ Realizzazione bricola n. 5 e riparazione bricola n.2

L'Autorità Portuale di Salerno ha curato la realizzazione di un sistema di accosto ed ormeggio delle navi Ro-Ro-Pax su quattro bricole (posto di ormeggio n. 25). L'intervento prevede la realizzazione di una nuova bricola da interporre tra l'ultima esistente (n.4) e la banchina su pali, in modo da migliorare l'agibilità e la sicurezza dell'ormeggio, soprattutto in condizioni meteo avverse. Contestualmente l'intervento prevede la riparazione della bricola n. 2, danneggiata dall'impatto con il naviglio, per limitare al minimo la chiusura dell'importante posto di ormeggio.

Quadro economico € 765.000,00 (Fondi L. 296/06 c.983 – L. 413/98), di cui importo lavori compresi oneri della sicurezza € 564.311,26.

All'attualità risulta redatto il progetto esecutivo.

Da effettuare:

- approvazione del progetto esecutivo da parte della Stazione Appaltante,
- espletamento delle procedure di evidenza pubblica per l'affidamento dei lavori,
- esecuzione lavori (tempo contrattuale 120 giorni), verifica e regolare esecuzione.