



AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI

Relazione Annuale 2011

(art. 9, punto 3, lett. C, legge 28 gennaio 1994, n. 84)

INDICE

PREMESSA

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI	4
1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e degli strumenti informatici in dotazione	4
2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO	9
2.1 Notizie di carattere generale sul Piano Regolatore Portuale ed eventuali aggiornamenti	9
2.2 Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione	11
2.3 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri	14
2.4 Attività Promozionale	15
3. SERVIZI DI INTERESSE GENERALE	22
3.1 Notizie di carattere generale	22
3.2 Elenco dei servizi affidati; soggetti affidatari; decorrenza e termine dell'affidamento	22
4. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE	30
4.1 Manutenzione ordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione,	30
4.2 Manutenzione straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione	31
4.3 Grande infrastrutturazione: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte	31
4.4 Infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare", risultati finali e prospettive future	46
5. SECURITY	46
5.1 Opere realizzate ed avviate	46
6. FINANZIAMENTI COMUNITARI	51
6.1 Notizie su opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità realizzati con finanziamenti o fondi Europei	51
6.2 Informazioni sul loro stato di attuazione e segnalazione dell'eventuale insorgenza di problematiche	51
7. GESTIONE DEL DEMANIO	51
7.1 Notizie di carattere generale	51
7.2 Analisi degli introiti per canoni, tempi di riscossione ed eventuali azioni di recupero di morosità	54
7.3 Attività di controllo del demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari e attività intrapresa per la normalizzazione	54
7.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18 Legge n. 84/94 distinti per funzioni e categorie	54
7.5 Elenco dei soggetti titolari di concessioni ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav. distinti per funzione e categorie	55

8. TASSE PORTUALI.....	56
8.1 Andamento delle entrate per tasse ed eventuali anomalie nella riscossione	56
9. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI - LAVORO PORTUALE TEMPORANEO	56
9.1 Notizie di carattere generale	56
9.2 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/94	57
9.3 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/94	58
9.4 Denominazione del soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17 (commi 2 o 5) e dell'art. 21, comma 1, lett. b) della Legge n. 84/94	58
9.5 Elenco operatori autorizzati ai sensi dell'art. 68 e tipo di attività svolta.....	59
10. INIZIATIVE IN MATERIA AMBIENTALE.....	59
11. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA.....	62
11.1 Notizie di carattere generale.....	62
11.2 I traffici	63
11.3 Gestione del demanio	66
11.3.1 Attività di controllo del demanio marittimo	66
11.3.2 Operazioni e servizi portuali - Lavoro Portuale Temporaneo	66
11.4 Tasse portuali.....	66
11.5 Security	66
11.6 Manutenzione ordinaria e straordinaria	67
11.7 Interventi infrastrutturali	67
12. REGOLAMENTO INCENTIVI PER LA PROGETTAZIONE INTERNA (EX ART. 92 D.LGS. N.163/2006)69	

Premessa

L'anno 2011 ha visto l'avvicendamento di uno dei vertici dell'Autorità Portuale: infatti, con delibera n. 46 del 21.12.2010 e a far data dal 01.02.2011, è stato nominato il nuovo Segretario Generale, l'Avv. Emilio Squillante, già dirigente dell'Area Istituzionale.

Tale cambio di vertice è intervenuto in un momento molto particolare caratterizzato dalla necessità di riavviare un confronto costruttivo con tutti gli operatori e le componenti portuali per addivenire in tempi brevi alla individuazione dei punti di criticità che hanno rallentato, seppur nell'ottica della nota crisi mondiale che ha interessato anche il settore portuale, lo sviluppo dei porti di Napoli e di Castellammare di Stabia, ricercando nuove strategie da attuare nel breve e medio periodo per la risoluzione delle stesse.

Il Comitato Portuale ha continuato a svolgere un ruolo propulsivo e costruttivo, analizzando con la consueta sagacia e determinazione le principali criticità infrastrutturali e gestionali, fra le quali le ben note difficoltà che hanno fino ad oggi inficiato ogni iniziativa finalizzata al conseguimento di un sistema di viabilità portuale, atto a coniugare sufficientemente le esigenze di speditezza dei flussi commerciali in transito e in uscita con quelle di fornire ai passeggeri servizi essenziali (accoglienza, sosta, emergenza, etc.), ciò congiuntamente alla necessità del tempestivo avvio delle procedure di verifica dei piani di impresa dei concessionari, mirate al doveroso, sistematico monitoraggio della produttività dei medesimi.

Tutto ciò ha portato all'approvazione del nuovo Piano Operativo Triennale (2011-2013), nel quale sono state individuate le linee strategiche da adottare per il prossimo triennio, ed alla successiva approvazione delle Linee di indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti allo sviluppo sostenibile del Porto di Napoli, promosse dall'A.P. in sinergia con la Regione Campania e condivise da tutti i membri del Comitato Portuale.

Lo sforzo maggiore è stato sostenuto proprio in sede di redazione delle suddette Linee di indirizzo già concretizzatosi nella redazione di atti, procedimenti e regolamenti fino a culminare nella predisposizione delle modifiche al Piano Regolatore Portuale, approvate dal Comitato Portuale con delibera n. 11 del 6 marzo 2012.

Di particolare rilievo è stata l'approvazione dei Regolamenti delle attività procedurali demaniali e di verifica delle imprese portuali, che insieme costituiscono la base per lo sviluppo di un'effettiva concorrenza e condizioni di pari opportunità.

Dalla relazione che segue emergono anche i notevoli sforzi prodotti per proseguire quegli interventi infrastrutturali ordinari e straordinari già programmati. Mentre da un lato si evidenziano i risultati di assoluto rilievo raggiunti per quanto attiene alla definizione delle complesse procedure relative al dragaggio dei fondali ed alla costruzione della Nuova darsena Contenitori (Darsena di Levante), con l'avvio delle fasi del progetto esecutivo dall'altro non possono sottacersi le difficoltà connesse alla realizzazioni in tempi ragionevoli delle opere e delle attività programmate. È questo, in particolare, il caso delle operazioni di dragaggio d'urgenza dei fondali del Porto di Napoli che sta purtroppo scontando gravi quanto imprevedibili ritardi determinati da sopravvenute difficoltà nello stoccaggio e nella gestione del materiale di escavo, circostanza questa che, seppure in via di risoluzione, rischia di pesare in modo rilevante sullo sviluppo della parte orientale del porto in ragione delle difficoltà ancora presenti che riguardano in particolare le manovre di evoluzione e ormeggio riferite a navi *portacontainers* di nuova generazione ed alle banchine a loro destinate.

Ulteriore riferimento va fatto alle difficoltà riscontrate nel settore della cantieristica. È doveroso evidenziare che, mentre da un lato, si è preso atto che la riorganizzazione del settore in questione ipotizzata già nell'anno 2001 ha trovato parziale attuazione, dall'altro,

non sono state ancora adottate misure concrete atte ad eliminare quei disequilibri di fatto comunque presenti tra gli operatori anche per carenza infrastrutturali. I provvedimenti anche di recente adottati (modifica del regolamento bacini di carenaggio) potranno sortire gli effetti favorevoli sperati in ordine alla rimozione di detti disequilibri se accompagnati da nuove e rapide soluzioni infrastrutturali anche ad iniziativa privata, tenuto conto che nel porto di Napoli e' operativo un solo bacino di carenaggio in muratura di dimensioni utili alle esigenze del mercato internazionale delle riparazioni navali.

Come verrà illustrato nella presente relazione sono stati finalmente realizzati e quindi sono operanti alcuni interventi infrastrutturali riguardanti la viabilità portuale. Ma anche sotto questo aspetto occorre fare ancora di più come evidenziato in un dettagliato concreto rapporto presentato alcuni giorni or sono da esperti operatori del settore nonché membri del Comitato portuale che con grande senso di responsabilità e del rispetto della *res pubblica*, hanno documentato l'utilizzo improprio delle aree destinate alla viabilità portuale, sia da parte di privati che da parte di soggetti appartenenti alle Istituzioni, talvolta sfiorando perfino l'abuso, e quindi agli imbarchi delle merci e delle persone. Occorre quindi dare immediata impulso alle proposte contenute in detto rapporto, così come occorre definire in fretta la problematica connessa alla ridefinizione dei parcheggi (quale servizio di carattere generale) in ambito portuale in attuazione anche delle previsioni del più volte citato Piano Operativo Triennale 2011-2013.

Particolare riguardo va poi rivolto al porto di Castellammare di Stabia che nel 2011, pur assumendo un ruolo importante nell'ambito del sistema porto di Napoli e di Stabia, non ha ricevuto sufficienti finanziamenti per la realizzazione di infrastrutture destinate a cambiare il volto al porto, soprattutto nel settore delle crociere e degli accosti delle navi da diporto. Gli investimenti, seppur di rilievo, già erogati nell'anno 2011 vanno ulteriormente e dettagliatamente implementati per accelerare lo sviluppo turistico del Porto di Castellammare come più volte rappresentato dalle Istituzioni locali.

Una ulteriore considerazione va doverosamente rivolta alla constatata esigenza che il gruppo dirigente di quest'Autorità Portuale profonda ulteriori e ancor più tangibili sforzi affinché sia dato più celere impulso e concretezza per la definizione degli obiettivi ancora da raggiungere di cui la collettività portuale ha impellente e non più rinviabile necessità.

Infine, nella presente relazione, è stata mantenuta, per alcuni aspetti, la cronistoria delle attività tecnico amministrative espletate nel tempo al solo fine di rendere una completa visione di alcune singole problematiche.

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e degli strumenti informatici in dotazione.

Nel corso del 2011, in un quadro generale di intensa attività che ha riguardato l'Ente nel suo complesso, come testimoniato dagli indirizzi espressi dal Comitato Portuale che ha assunto complessivamente 50 delibere e dalle indicazioni strategiche espresse attraverso 581 delibere e 70 decreti, si e' cercato di ottimizzare le risorse disponibili, di razionalizzare la gestione informativa ed organizzativa interna in un'ottica di maggior raccordo tra le aree e delle stesse con i vertici dell'Autorità Portuale. Il tutto per permettere un dialogo efficace con la variegata realtà esterna quotidianamente a contatto con i vari enti ed uffici dell'Ente. Sono stati, infatti, emanati 23 ordini di servizio relativi a disposizioni organizzative interne.

Si ricorda che il D.L. 78/2010, convertito con l. 122/2010, ha introdotto ulteriori particolari limitazioni in alcune spese degli enti pubblici con la necessità di adottare ulteriori procedure di monitoraggio della spesa e in applicazione del regolamento di contabilità approvato nel 2007, sono state introdotte importanti novità tra cui il nuovo sistema di contabilità economico patrimoniale (che si affianca al ben conosciuto sistema di contabilità finanziaria) e il sistema di contabilità per centri di costo. Con il nuovo regolamento sono stati, infine, introdotti nuovi schemi per il monitoraggio delle missioni istituzionali dell'Autorità Portuale che hanno radicalmente modificato il piano dei conti. Tutto ciò ha fortemente inciso sul lavoro di reimpostazione delle procedure di redazione del bilancio, sulla riedizione dei format che compongono il bilancio e sulle relazioni di accompagnamento che sono state completamente riviste.

Si evidenzia che nuove normative hanno reso ancora più laboriose le procedure di pagamento dei fornitori con ulteriori profili di responsabilità: si ricordano gli adempimenti relativi alla verifica presso Equitalia dell'assenza di inadempienze relative a ruoli dei beneficiari dei pagamenti erogati dalla pubblica amministrazione e gli adempimenti connessi alla normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari provenienti dalla pubblica amministrazione.

Consistenza dell'organico in relazione alla dotazione organica approvata

Al 1.01.2011 la consistenza organica risulta così articolata: 9 dirigenti, 32 quadri, 61 impiegati, 4 operai, con nessun distaccato presso imprese portuali e nessuna unità in soprannumero, per un totale di 106 unità.

Al 31.12.2011, la pianta organica risulta come di seguito modificata a seguito della cessazione del rapporto di lavoro di 3 unità e delle promozioni effettuate nel corso dell'anno, per un totale di 103 unità, oltre il Segretario Generale che mantiene a termine mandato l'inquadramento di Dirigente.

consistenza al 31/12/2011			
CATEGORIA	<i>in servizio</i>	<i>Pianta org.</i>	
dirigenti	8	13	5
QUADRI A	9	17	8
QUADRI B	21	23	2
totale quadri	30	40	10
I LIVELLO	31	35	4
II LIVELLO	19	19	0
III LIVELLO	9	12	3
IV LIVELLO	2	10	8
totale impiegati	61	76	15
II LIVELLO	3	3	0

III LIVELLO	1	1	0
totale operai	4	4	0
totale in serv.	103	133	30
DISTACCATI	0	2	2
ESUBERI	0	1	1
TOT. CON ESUBERI	103	136	33

La Pianta Organica prevista dalla STO approvata presenta, quindi, ulteriori spazi, essendo fissata in 133 unità, suddivise in 13 dirigenti, 40 quadri, 76 impiegati (dal 4° al 1° liv.) e 4 operai (dal 4° al 2° liv. in tabella inseriti tra gli impiegati).

Alla luce dei fatti del 2011 la forza lavoro sta progredendo verso una minore anzianità e verso una maggiore presenza di donne, va però sottolineato che attualmente la consistenza organica risulta sotto dimensionata di 30 unità che corrispondono al 23% del personale idealmente utile ad una corretta gestione dell'ente.

Si segnala che l'Ufficio Ambiente, Bonifiche e Risanamento, con delibera n. 522/2011, a partire dal 11.11.2011 è passato in organico all'Area Tecnica alle dipendenze del dirigente dell'Area cui incomberanno i compiti di programmazione e coordinamento degli interventi in materia ambientale raccordandosi con l'Area Istituzionale per le problematiche ad essa connesse.

Costo della struttura organizzativa

In data 28.07.2011 è stata approvata dal Comitato Portuale la trattativa di II livello per il personale dipendente, nella quale, tra le altre cose, sono stati fissati i nuovi importi del premio raggiungimento obiettivi per l'anno 2011 e seguenti, concordando che l'erogazione dello stesso venga effettuata valutando gli obiettivi afferenti la diretta competenza e responsabilità di ogni singola Area, conformemente alle direttive strategiche dell'Ente.

Ugualmente, nel mese di settembre 2011, è stato sottoscritto e approvato l'accordo sindacale per il P.R.O. per i Dirigenti e per il Segretario Generale, caratterizzato al 100% da elementi di variabilità legati al raggiungimento delle *performances* dell'Ente, così come richiesto dal Collegio dei revisori e sottolineato dal Ministero Vigilante.

Il costo delle suddette trattative è stato di € 492.549,65 oltre oneri riflessi.

Misure adottate in materia di razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e prospettive future

In tutto il corso del 2011 è stato predisposto un piano di lavoro che potesse portare ad una corretta analisi dell'operatività dell'ente e delle sue necessità organizzative. Tale attività ha visto una pluralità di incontri con i dirigenti d'area e le RSA aziendali al fine di sintetizzare procedure di razionalizzazione organizzativa in armonia con le impellenti e crescenti necessità operative.

È stato un percorso anche conflittuale e difficoltoso ma sicuramente positivo che porterà

ad una proposta di nuova organizzazione aziendale che, pur nell'ottica di potenziamento e rafforzamento delle proprie attività e conseguentemente dell'organico (che come ricordato nei capitoli precedenti è fortemente sottodimensionato) terrà sicuramente conto del patrimonio cognitivo ed esperienziale interno che in alcuni casi risulta, purtroppo, inespresso e poco utilizzato.

Formazione professionale del personale A.P.

L'Autorità Portuale per la responsabilità di direzione e di coordinamento che le compete e per la grande varietà delle competenze che deve mettere in campo ha promosso, nel corso del 2011, una serie di iniziative formative con Istituti specializzati, Enti Pubblici, Università per rispondere in modo organico e continuo alle esigenze di formazione di tutto il personale dipendente.

Il trend rispetto allo scorso anno è inferiore in quanto, a seguito delle limitazioni di spesa imposti dalla Legge finanziaria (art. 6 comma 13 legge 122/2010), il budget a disposizione dell'Amministrazione è stato notevolmente ridotto.

Ciononostante, i corsi di formazione e di aggiornamento volti ad adeguare la preparazione professionale alle nuove tecnologie e procedure amministrative hanno interessato complessivamente n. 26 dipendenti, per un totale di 208 giornate formative.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa delle attività formative:

AREA	N. DIP.	TITOLO	GG.
Area Affari Giuridici e Contrattuali	1	Corso di aggiornamento "Affidamento senza gara: disciplina e novità del Decreto Sviluppo"	2
	3	Corso di aggiornamento "Gli Appalti Pubblici dopo le recenti novità"	1
	2	Corso "L'attività contrattuale della P.A. - alternative alle procedure ordinarie dopo il Regolamento Attuativo (DPR 207/10) ed il cd. Decreto Sviluppo (Legge 106/11)"	2
Area Istituzionale	1	Corso "Il procedimento di rilascio e rinnovo delle Concessioni demaniali marittime alla luce delle novità dell'art. 3, D.L. 70/2011 conv. dalla L. 106/11 e della Corte Cost. n. 213/2011"	2
	1	Corso "Gli Appalti Pubblici dopo le recenti novità e alternative alle procedure ordinarie"	3
	1	Corso di progettazione ed implementazione sistemi GIS AUTODESK MAP - ARCVIEW"	15
Area Tecnica	2	Corso di Master Interfacoltà di II livello in Pianificazione e Progettazione Sostenibile delle Aree Portuali	180
Aree	3	Corso "La gestione delle nuove procedure d'appalto dopo il Regolamento Attuativo"	1
	12	Corso di aggiornamento "DL 626/94 sicurezza sul lavoro"	2
TOTALE	26		208

Strumenti informatici disponibili e analisi di costi e benefici dell'automazione

Sistema informativo aziendale

L'Autorità Portuale di Napoli adeguandosi ai dettati normativi in materia di gestione del servizio attraverso l'informatica ha completamente cambiato negli anni passati il proprio sistema informativo aziendale, sviluppando un sistema di "dual accounting" (contabilità finanziaria ed economico patrimoniale) e di monitoraggio di alcuni centri di costo.

Il sistema attualmente in dotazione all'A.P. è quello ERP basato su *Oracle Application*, con procedure a cui vi si accede dall'esterno, secondo il modello ormai standard, a tre livelli: Terminale - Server - Database.

Ad oggi il sistema per ciò che riguarda la ragioneria è finalmente operativo in tutti i suoi moduli principali.

E' stato, inoltre, implementato il sistema per l'inventariazione dei cespiti basato su codici a barre e lettori ottici che è entrato in esercizio nel corso del 2011.

E' in corso di analisi lo sviluppo di un nuovo modulo per l'archiviazione digitale dei flussi di cassa che potrebbe andare in linea nel corso del 2012.

Nel corso del 2011 sono avviati importanti progetti tesi alla progressiva informatizzazione dei supporti:

- ⇒ definitivo passaggio del software gestionale alla modalità asp che consente di utilizzare le procedure Inaz paghe in modalità server (Inaz) client a tutto vantaggio del fatto che l'Autorità non deve farsi carico degli aggiornamenti e delle manutenzioni software e delle procedure di backup e non deve dotarsi di costosi server soggetti ad obsolescenza.
- ⇒ archiviazione cedolini e altri modelli dichiarativi su una pagina dedicata del sito web a cui possono accedere i dipendenti mediante autenticazione userid + password in modo che ciascuno di essi possa avere a disposizione lo storico dei cedolini, dei cud e di quant'altro sul sito web immediatamente consultabile anche non dall'ufficio.

Le nuove procedure collegate al badge personale identificativo introdotto nello scorso anno hanno consentito di recuperare ulteriormente efficienza e accuratezza nelle registrazioni giornaliere delle presenze consentendo un migliore monitoraggio degli straordinari.

Questa attività ha consentito un sostanziale contenimento sugli straordinari anche per il 2011 come si può evincere dalla tabella che segue:

RIEPILOGO STRAORDINARI ANNI 2007/2008/2009/2010/2011		
ORE PAGATE	TOT. ANNO ORE	TOT. ANNO COSTO
anno 2007	12.477,00	138.894,00
anno 2008	8.357,00	97.855,00
risparmio anno 2008	- 4.120,00	- 41.039,00
risparmio in %	-33%	-30%
anno 2008	8.357,00	97.855,00
anno 2009	6.920,30	82.734,89
risparmio anno 2009	- 1.436,70	- 15.120,11
risparmio in %	-17%	-15%
anno 2009	6.920,30	82.734,89
anno 2010	7.146,60	92.343,05
aggravio anno 2010	226,30	9.608,16
risparmio in %	3%	12%
anno 2010	7.146,60	92.343,05
anno 2011	6.280,00	71.289,00
risparmio anno 2011	- 866,60	- 21.054,05
risparmio in %	-12%	-23%

Attraverso procedure più accurate è stato, quindi, possibile contenere su livelli fisiologici le ore di straordinario erogate a tutto vantaggio del contenimento della spesa che, è bene evidenziare, è passata da oltre 138 mila euro nel 2007 a circa 71 mila euro nel 2011.

Parco informatico e rete locale

Tutte le linee strategiche future dell'Autorità Portuale passano per i seguenti capisaldi:

- potenziamento della rete e completamento del parco informatico
- potenziamento della sicurezza

- sviluppo delle comunicazioni interne ed esterne via e-mail.

Attraverso il potenziamento informatico è, infatti, possibile attuare la semplificazione delle comunicazioni e lo snellimento della circolazione del cartaceo in ogni fase lavorativa. Per quanto riguarda la corrispondenza e-mail si segnala che è in corso l'implementazione della nuova rete mediante passaggio su *isa server* che consentirà un migliore monitoraggio dei traffici e una migliore difesa della rete.

Sistema informatico ufficio Security

Nel 2011 si sottolinea che è stato ulteriormente perfezionato il processo di rilascio dei nuovi permessi di accesso in porto, passato nelle competenze di questa Autorità Portuale nel 2007.

La stima complessiva dei permessi da rinnovare ogni anno è di circa 9000 e per l'anno 2011 sono stati rinnovati 9709 permessi ed i relativi dati sono stati trasmessi all'Agenzia delle Dogane ed al Comando Guardia di Finanza del porto per le eventuali verifiche di competenza.

Adeguamento alla normativa sulla Privacy

In adempimento agli obblighi imposti dalla normativa posta a tutela dei dati personali dei terzi - D.Lgs. 196/2003 Testo unico - codice privacy - si è provveduto, anche per l'anno 2011 alla revisione annuale del Documento Programmatico sulla Sicurezza (D.P.S) ai sensi dell'art. 34 del citato codice privacy.

Nel corso del 2011, in vista della consegna del centro di videosorveglianza portuale, l'A.P., attraverso il suo Ufficio Security, ha attivato una procedura di gara diretta ad individuare un professionista che potesse integrare il DPS - documento programmatico della sicurezza - dell'A.P., per consentire l'attivazione degli impianti di videoregistrazione in ambito portuale ed il trattamento dei relativi dati.

In seguito a tale procedura, il professionista individuato ha elaborato e recentemente consegnato il lavoro che dovrà essere approvato prima della consegna dell'impianto.

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Notizie di carattere generale sul Piano Regolatore Portuale ed eventuali aggiornamenti

La legge 84/94 affida all'Autorità Portuale la redazione del Piano Regolatore del Porto di Napoli e d'assetto del territorio demaniale marittimo-costiero.

Attualmente il Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente per il Porto di Napoli è quello approvato con D.M. n. 2478 del 22.04.1958 e le successive modifiche approvate con D.M. n. 4816 del 2.02.1976, D.M. n. 2388 del 4.06.1976, D.M. n. 1643 del 21.06.1979 e D.M. n. 3409 del 8.11.1982.

E' indubbio che oggi, tale piano risulta di formazione superata, non rispondente alle nuove norme in materia portuale definite della legge 84/1994 e s.m.i. e, ormai non più adeguato,

non solo ai mutamenti già avvenuti nel tempo, ma soprattutto allo sviluppo dei traffici marittimi e delle relative funzioni portali connesse che, nell'ambito di un mutato ruolo nazionale ed internazionale, i porti stanno assumendo.

A tal fine l'Autorità portuale ha redatto nel 2000 una prima stesura del nuovo PRP (versione 2000) soddisfacente alle nuove esigenze di adeguamento, riassetto e trasformazione del porto, anche in relazione ai nuovi scenari competitivi internazionali. Infatti, affermando la connotazione del Porto di Napoli come porto polifunzionale e puntando al rilancio dello stesso quale scalo marittimo di rilevanza internazionale, l'Autorità Portuale, con il nuovo PRP ha inteso conseguire i seguenti obiettivi:

- a) Quello di riaffermare il ruolo del Porto di Napoli come Polo fondamentale nel sistema dei porti del Mediterraneo, anche attraverso uno sviluppo equilibrato dei settori economici operanti al suo interno;
- b) Quello della razionalizzazione e messa a "sistema" di tutte quelle funzioni e attività diversificate attualmente presenti nel porto, con ampliamenti e potenziamenti di aree e di infrastrutture rispetto a specifiche destinazioni funzionali;
- c) L'individuazione di aree di rilevanza "strategica" che assumono un ruolo prioritario e per le quali sono formulate più approfondite ipotesi di riqualificazione;
- d) La connessione terra-mare, intesa come sviluppo sia economico che infrastrutturale del porto con il suo retroterra (aeroporti, interporti, rete ferroviaria, autostrade, ecc.) e sia come costruzione di un più diretto rapporto della città con il mare, anche attraverso la riqualificazione delle aree del waterfront urbano.

Lo stato di attuazione del PRP

Fermo restando il lavoro già svolto in questi anni e gli obiettivi già prefissati dal PRP, l'A.P., con Delibera del Comitato Portuale n. 30 del 28.07.2011, approvando le *"Linee d'indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti allo sviluppo sostenibile del Porto di Napoli"* ha ritenuto indispensabile ridefinire ed aggiornare la pianificazione del porto di Napoli in coerenza con tali obiettivi programmatici.

Pertanto, si sintetizzano di seguito le fasi e le procedure fino ad oggi già espletate e/o in itinere.

Nel 2000, con delibera n. 77 del 19.12.2000, il Comitato Portuale ha adottato il nuovo Piano Regolatore Portuale, redatto dall'Autorità Portuale a fronte del manifestarsi di nuove esigenze di sviluppo dell'infrastruttura portuale.

Con delibera di C.C. n. 261 del 26.07.2002, il nuovo PRP ha acquisito l'intesa preliminare con il Comune di Napoli prevista dall'art. 5 della legge n. 84 del 28.01.1984 e, successivamente, il Comitato Portuale, con delibera n. 31 del 23.10.2002, ha adottato definitivamente il nuovo PRP.

In relazione alla necessità di ottemperare alle prescrizioni ed integrazioni richieste dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si è reso necessario modificare il PRP (rinominato Aggiornamento 2008) anche in relazione alle ulteriori esigenze nel frattempo maturate e deliberate dal Comitato Portuale, prima di avviare l'iter procedurale per il perfezionamento dell'Intesa con il Comune di Napoli.

Pertanto è stata elaborata una integrazione del PRP con una dettagliata specificazione normativa e l'aggiornamento dei programmi, soprattutto in relazione alla progettazione del

waterfront portuale dell'area dal Piazzale Pisacane al Molo S. Vincenzo, al riassetto e riconfigurazione delle aree industriali e commerciali con le relative delocalizzazioni e infrastrutturazioni, ai nuovi collegamenti stradali e ferroviari.

Con delibera n. 58 del 23.12.2008 il Comitato Portuale ha preso atto dell'aggiornamento del PRP 2008 che, in data 18.06.2009, veniva trasmesso al Comune di Napoli al fine del perfezionamento dell'Intesa, come del resto espressamente richiesto nel citato voto n. 203 del C.S.LL.PP.

In seguito si sono stati svolti numerosi incontri con i tecnici del Comune di Napoli per la condivisione del quadro progettuale e per l'affinamento della disciplina di attuazione rivolto ad una azione coordinata tra PRP e PRG.

Conseguentemente, al fine di uniformare il PRP, oltre a quanto contenuto nel voto del C.S.LL.PP, anche ad ulteriori modifiche richieste dal Comune di Napoli, è stato necessario elaborare un ulteriore aggiornamento del piano, denominato "Aggiornamento PRP 2011", la cui elaborazione si è conclusa il 20.07.2011.

Nel frattempo, come già accennato precedentemente, con delibera di Comitato Portuale n. 30 del 28.07.2011 sono state approvate le *"Linee d'indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti allo sviluppo sostenibile del Porto di Napoli"* che, prevedono nuovi e/o diversi interventi non previsti nel PRP.

Ad oggi sono in corso gli approfondimenti necessari alla stesura del PRP "Aggiornamento 2011" al fine di rendere coerenti le previsioni e le scelte in esso contenute con dette "Linee d'indirizzo".

Tale revisione del piano comporterà, di fatto, un ulteriore e sostanziale modifica/aggiornamento con conseguente riacquisizione dell'Intesa con il Comune di Napoli nonché di nuovo parere (voto) del C.S.LL.PP.

Contemporaneamente dovrà avviarsi la procedura di VIA/VAS, come previsto dalle vigenti normative in materia ambientale.

2.2 Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione

Il Piano Operativo Triennale (P.O.T.) rappresenta il documento fondamentale attraverso cui l'Autorità Portuale, in conformità con quanto stabilito dalla legge n. 84/1994, stabilisce gli obiettivi da perseguire nel triennio successivo, definendo i piani che ne consentano il raggiungimento e le eventuali verifiche.

La necessità di tale piano scaturisce da una serie di ragioni, che sono intrinseche alla stessa azione sviluppata dall'Autorità Portuale, sia a livello di precisazioni e aggiornamenti del programma degli investimenti, sia a livello della molteplice serie di azioni e di iniziative assunte da questa Autorità Portuale per focalizzare, condividere, promuovere, le direttrici dello sviluppo del porto, i processi da avviare, le iniziative da assumere verso gli organi dello Stato, le categorie degli operatori, le Istituzioni, il territorio.

Le scelte indicate nel piano sono il frutto di un confronto continuo con le istituzioni locali e con le categorie imprenditoriali e sindacali coinvolte. Rappresentano, in tal senso, un riferimento fondamentale per qualsiasi intervento mirato allo sviluppo e al potenziamento del sistema portuale di Napoli.

Tali scelte derivano da un'attenta analisi dello scenario del trasporto marittimo, che ha permesso di definire un chiaro posizionamento strategico per il porto di Napoli, con riferimento ai tre settori di attività: traffico commerciale, cantieristica, traffico

turistico.

Con decreto n. 66 del 26.11.2010 fu costituito un gruppo di lavoro con il compito di supportare il Segretario Generale nella formazione del Piano Operativo Triennale 2011/2013 attraverso una lettura critica-costruttiva del precedente Piano Operativo Triennale, per addivenire alla stesura di un nuovo piano che esaminasse, *ab origine*, i punti di criticità e individui le linee strategiche consentendo il raggiungimento, a breve e medio termine, di importanti obiettivi.

Con delibera n. 21 in data 23.06.2011, il Comitato Portuale ha approvato il **PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2011/2013**, tenendo conto delle mutate esigenze del Porto Napoli, con particolare attenzione al porto di Castellammare di Stabia, nell'ambito dei nuovi obiettivi strategici di sviluppo.

Successivamente, con delibera n. 30 del 28.07.2011 sono state approvate LE LINEE DI INDIRIZZO PER LA PROMOZIONE E LA PROGRAMMAZIONE DI MISURE URGENTI ALLO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL PORTO DI NAPOLI, a seguito dell'interesse e della disponibilità dichiarati dal Presidente della Regione Campania, in sinergia con gli altri Enti locali e la stessa Autorità Portuale, a rimodulare il piano dei fondi europei di cui alla Delibera di G.R. n.122/2011 con una previsione di incremento degli investimenti già stanziati (pari ad M Euro 106,8 oltre a 95 M di Euro per i raccordi ferroviari), riconoscendo al porto di Napoli un ruolo essenziale per lo sviluppo strategico del territorio, con importanti favorevoli ricadute in termini occupazionali, ambientali e di crescita economica.

Le suddette linee di indirizzo analizzano le criticità infrastrutturali ed individuano una strategia sostenibile per lo sviluppo integrato del porto di Napoli focalizzata sui seguenti punti:

- Acquisizione delle rendicontazioni ed adeguamento del piano di impresa;
 - Monitoraggio dei piani di impresa;
 - Promozione degli investimenti privati;
 - Adeguamento Piano Regolatore del Porto di Napoli;
 - Elaborazione Piano Regolatore del Porto di Castellammare di Stabia;
 - Promozione di Protocolli d'intesa tra A.P. ed Istituzione preposte;
 - Aggiornamento del parco progetti da finanziare o co-finanziare con fondi FESR, con contestuale aggiornamento ed integrazione del Piano Operativo Triennale:
1. Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali nell'ambito del bacino del porto di Napoli, della rada a ridosso del Molo San Vincenzo e dell'Avamporto e salpamento di relitti e di massi antisommersibile.
 - a. superficie specchio acqueo (2.800.000 m²)
 - b. superficie a ridosso molo San Vincenzo (400.000 m²)
 - c. superficie avamporto (200.000 m²)
 2. Rilevamento, recupero e restauro di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli, allestimento di uno spazio da adibire a cantiere di restauro all'aperto e di spazi espositivi. Area intervento: porto storico ed avamporto: (500.000 m²)
 3. Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale.
 4. Escavo dei fondali del canale di accesso del porto di Napoli lato levante, dell'avamporto, dell'area di evoluzione e dell'intero specchio acqueo portuale, con deposito differenziato in casse di colmata dei materiali provenienti dall'escavo

5. Potenziamento del collegamento ferroviario tra Porto di Napoli, rete ferroviaria nazionale ed interporti di Nola e Marcellanise, mediante esecuzione di interventi di adeguamento delle infrastrutture e di sottopassi sia all'interno dell'area portuale che all'esterno, incluso la fornitura di carri ferroviari, carri di trazione ed impianti di telecontrollo
6. Realizzazione di nuove infrastrutture di accoglienza alla calata Beverello e costruzione nuovi sistemi di ormeggio con impianti accessori
7. Realizzazione di una nuova rampa di raccordo tra area portuale e rete autostradale
8. Piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo delle superfici di copertura degli edifici demaniali e delle aree presenti sulla diga foranea
9. Realizzazione di un impianto di carico all'esterno alla diga foranea a servizio del terminal petroli, con realizzazione del piping sottomarino di collegamento alla rete
10. Realizzazione di interventi di demolizione di volumetrie in muratura e cemento armato dismesse o da dismettere (bunker, silos, edifici etc), incluso interventi di frantumazione e recupero per utilizzo per tombamenti
11. Rimodulazione della rete della viabilità interna portuale, con realizzazione di un sistema di sottopassi e di un sistema di parcheggi interrati multipiano, in area del demanio marittimo portuale, parzialmente asserviti alla città, ubicati a profilo della viabilità esterna (Via Nuova Marina - Via Colombo)
12. Formazione della colmata a mare per il tombamento della darsena dei petroli (90.000 mq), della darsena alla calata Pollena (100.000 mq), con realizzazione di un fronte unico di banchina (incluso quello del costruendo terminal di levante) di 1,5 km
13. Interventi per la riorganizzazione e l'ampliamento dell'area destinata alla cantieristica navale alla darsena della Marinella
14. Restauro e recupero funzionale del bacino di carenaggio borbonico alla radice del Molo San Vincenzo
15. Interventi di restauro e recupero funzionale delle volumetrie che costituiscono la cittadella militare alla radice del Molo San Vincenzo
16. Restauro e recupero funzionale dell'edificio dell'Immacolatella Vecchia di Vaccaro e dell'antistante area di raccordo alla chiesa di Porto Salvo
17. Intervento di recupero estetico e funzionale della Casa del Portuale con individuazione di un'adeguata destinazione d'uso.
18. Interventi di adeguamento funzionale dei un tratto di banchina di 200 m alla radice del molo San Vincenzo da asservire all'ormeggio di maxi-yacht alla radice del molo San Vincenzo

19. Ampliamento ed adeguamento funzionale del porto turistico al Molosiglio a ridosso del bacino portuale

20. Ampliamento ed adeguamento funzionale del porto turistico di Mergellina a ridosso del bacino portuale

2.3 ANALISI DEI DATI RELATIVI AL TRAFFICO DI MERCI E PASSEGGERI

Traffico Container

Il settore commerciale del porto di Napoli ha visto una sostanziale tenuta dei traffici nell'anno 2011 rispetto al 2010, nonostante gli effetti pesanti dovuti, soprattutto, al perdurare della crisi finanziaria che ha avuto influito negativamente sull'economia reale. Vistoso il calo nel settore delle rinfuse liquide, dovuto a una generale riorganizzazione da parte delle aziende di questo ambito, per cause non correlate alla capacità ricettiva dello scalo partenopeo. Come già segnalato negli anni precedenti, il porto di Napoli è uno dei pochi a non aver perso, in maniera significativa, i volumi di traffico negli anni della crisi e ad essere riuscito, anzi, a raggiungere le migliori performance in alcuni settori fondamentali del traffico merci come, ad esempio, quello dei container che è sì calato, nell'anno passato ma dopo aver incrementato notevolmente e oltre le previsioni nei due anni precedenti.

Dati porto di Napoli anni 2008 - 2011

Tipologia traffico	2008	2009	2010	2011*	% 2011/2010
traffico container	4.226.837	4.534.000	5.883.394	5.400.000	-8%
traffico rinfuse solide	4.722.054	4.696.645	4.419.297	4.200.000	-4%
traffico rinfuse liquide	4.283.115	4.260.067	5.551.903	5.400.000	-2%
traffico RO-RO	6.119.628	5.928.480	6.068.783	6.000.000	-1%
TOT	19.351.634	19.419.192	21.923.477	21.000.000	-4%
traffico container (TEU)	481.521	515.868	534.432	526.768	-2%
traffico passeggeri	9.026.247	8.618.000	7.365.397	7.320.000	-0,6

Come si evince dai dati sopra riportati il traffico passeggeri complessivo (traffico del golfo e traffico crocieristico) si è mantenuto sostanzialmente invariato, il che di per sé costituisce un ragguardevole traguardo considerato il calo diffuso a cui si è assistito in tutti gli altri comparti.

Tipologia traffico	2005	2006	2007	2008	2009	2010
traffico container	3.041.982	3.510.379	3.972.792	4.226.837	4.534.000	5.883.494
traffico rinfuse solide	3.955.179	4.903.538	4.705.940	4.722.054	4.696.645	4.560.000
traffico rinfuse liquide	5.839.641	4.956.344	4.454.580	4.283.115	4.260.067	5.551.903
traffico RO-RO	8.172.429	7.430.181	7.135.851	6.119.628	5.928.480	6.068.783
TOT	21.009.231	20.800.442	20.269.163	19.351.634	19.419.192	22.064.180
traffico container (TEU)	373.626	444.982	460.812	481.521	515.868	532.432
traffico passeggeri	9.001.918	9.028.008	8.988.056	9.026.247	8.618.000	8.000.000

Dati porto di Napoli anni 2005 - 2010

Traffico Crocieristico

Nell'anno di riferimento, i crocieristi sono stati **1.297.236** con **527** approdi: si è registrata una crescita del 225% rispetto ai 405.639 crocieristi del 2000. Dato ancora più che significativo se si considera che il trend di crescita del settore e le conferme già ricevute da parte delle principali compagnie armatoriali lasciano presagire, per il 2012, un'ulteriore incremento, che porterebbe a raggiungere 1.500 mila crocieristi. Il Porto di Napoli confermerebbe, così, ancora una volta, la sua leadership tra i Porti del Mediterraneo.

Traffico del golfo

Oltre all'evidente crescita del traffico crocieristico, anche il traffico dei passeggeri diretti alle isole del golfo ha raggiunto, quest'anno, valori importanti. 5.500.000* sono stati i passeggeri che sono transitati per il Molo Beverello e Calata Porta di Massa.

2.4 ATTIVITA' PROMOZIONALE

Notizie di carattere generale

Come noto, per "fiera" s'intende un evento promozionale in cui diverse aziende, tramite stand, presentano i propri prodotti. In genere, la fiera permette l'incontro tra domanda ed offerta, nell'ottica di organizzare un unico momento in cui diversi operatori dello stesso settore possano vedersi e confrontarsi. Questo approccio è strettamente coerente con le fiere nelle quali produttori si rivolgono a distributori e/o rappresentanti (relazione "business to business") oppure direttamente ai consumatori (relazione "business to customers").

Negli anni, questo concetto è cambiato, non limitandosi più al puro incontro commerciale ma allargandosi, soprattutto per le pubbliche amministrazioni, al "marketing territoriale", e cioè un'opera combinata di informazione, incontro con operatori dei settori di volta in volta rappresentati, confronto con altri soggetti pubblici, studio delle novità tecnologiche e/o informatiche e qualunque altro atto possa nascere dall'incontro con altri soggetti.

Nel settore portuale, le fiere si sono divise in due settori, quello "commerciale" e "turistico - crocieristico", a loro volta divisi in sotto settori (questa sottodivisione vale soprattutto per il settore commerciale, che è più composito ed articolato).

L'Autorità Portuale di Napoli (come altre Autorità italiane e straniere) partecipa, di solito, con uno stand, diverso ed adattato alle varie esigenze (le fiere non hanno, infatti, lo stesso impatto "scenografico": in genere, le fiere turistiche hanno maggiore necessità di stand lavorati e complessi, visto che devono rappresentare un'immagine anche iconografica del porto e della città di Napoli, mentre le fiere commerciali sono orientate ad un tipo di pubblico più attento alle informazioni

ed alle infrastrutture che all'aspetto esteriore; ciò non toglie che, tuttavia, in alcune fiere commerciali si faccia attenzione all'aspetto scenografico).

Lo stand tipo vede al suo interno un'area attrezzata per incontri, pannelli decorati informativi che documentino sul porto e le sue infrastrutture, brochure ed altro materiale informativo, uno schermo a cristalli liquidi su cui scorre un video sul porto e le sue attività o un power point (quest'ultimo può essere di due tipi: a scorrimento, per una visione continua, o ad intervalli manuali, laddove ci sia un relatore che debba effettuare una presentazione commentata delle attività portuali).

La dimensione dello stand varia di volta in volta, a seconda dell'evento e delle condizioni di partecipazione (costo, posizione, funzione dello stand) e riporta, come elemento comune di riconoscimento, il logo dell'Autorità Portuale di Napoli.

Sempre più frequentemente l'Autorità Portuale di Napoli condivide gli stand con altri soggetti pubblici e privati, per contenere i costi di allestimento dello stesso e presentare un sistema integrato di aziende pubblico/private nei diversi settori di interesse.

Nell'ottica della sopracitata riduzione dei costi, dal confronto dei piani promozionali 2011 e 2012, si evince che gli eventi a cui essere presenti sono stati ridotti, come pure i costi relativi alla opportuna preparazione di ognuno di essi, sia perché, in alcuni casi, si è scelto di essere presenti con stand più piccoli, sia perché, in altri, si è condivisa la presenza con altri operatori e/o enti.

È da segnalare che, per la prima volta nell'anno 2011, l'Autorità Portuale di Napoli, nell'ottica di sistema dei porti italiani, ha condiviso la partecipazione a eventi promozionali insieme ad altri porti italiani, in particolare per fiere Transport e Logistics di Monaco di Baviera (10 - 13 maggio), SIL di Barcellona (25 - 28 giugno) e Logitrans di Istanbul (08 - 10 dicembre).

Partecipazioni a eventi espositivi e promozionali

Per il *settore commerciale* le fiere a cui l'A.P. è presente, ormai da diverso tempo, non si concentrano più in un solo ambito della filiera logistica (del solo settore marittimo, aereo, stradale o ferroviario) ma sul concetto stesso di logistica integrata, comprendendo, quindi, tutti i nodi delle diverse tipologie di trasporto e prevedendo la promozione integrata, quando possibile, per fornire un quadro il più completo possibile delle connessioni logistiche di un territorio. Tale trasformazione è tangibile anche nella tipologia di partecipazione adottata dai diversi porti italiani che, sempre più spesso, partecipano in collaborazione con altri enti, organizzandosi in consorzi e società temporanee o permanenti (Slala per il Porto di Genova, Regione Veneto per il porto di Venezia, Regione Toscana per il porto di Livorno, ecc.) oppure presentandosi direttamente insieme ad altri porti della stessa regione (Tuscan Ports per la Toscana, Ligurian Ports per la Liguria, Cometi per Civitavecchia, Cagliari e Golfo Aranci, ecc.).

In tale ottica, l'Autorità Portuale di Napoli condivide con Interporti regionali, il porto di Salerno ed altri soggetti campani il proprio piano promozionale commerciale, per verificare in quanti e quali eventi si possa essere presenti congiuntamente.

Gli eventi fieristici del 2011 sono stati scelti in base a diversi criteri: area geografica in cui si svolge l'evento (in primis Mediterraneo, Europa ed i paesi del "bric", cioè Brasile, Russia, India, Cina); quantità e qualità degli espositori; quantità e qualità dei visitatori; organizzazione di missioni specifiche dedicate a quell'evento. Verranno, qui, elencate, in ordine cronologico, con una breve descrizione degli stessi:

- **Intermodal Sud America, San Paolo del Brasile 05 - 07 aprile**
 - **Transport & Logistics, Monaco di Baviera, 10 - 13 maggio**
 - **Sil, Salone Internazionale della Logistica, Barcellona, 25 - 28 maggio**
 - **Logitrans, Istanbul, 08 - 10 dicembre**
-
- **Intermodal Sud America, 05 - 07 aprile, San Paolo del Brasile:** è l'evento della logistica secondo solo a quello di Monaco e raccoglie circa 45.000 visitatori nei tre giorni di svolgimento. E' anche quello con il miglior tasso di crescita, testimoniata dalla presenza, in qualità di espositori, dei principali porti europei (Rotterdam, Anversa, Amburgo, Barcellona, Brema, ecc.) e statunitensi (Miami, New York, Jacksonville, Baltimora) ma, anche, dalla presenza delle principali compagnie marittime mondiali: MSC, China Shipping, CMA - CGM, Hamburg Sud, Senator Lines, ecc. La crescita dell'evento è confermata, anche, dal fatto che è cambiata la proprietà dell'evento

stesso: la titolarità dell'organizzazione è passata, infatti, all'inglese CMP, principale operatore mondiale nel settore fieristico dei trasporti, insieme al gruppo Informa, anch'esso inglese. La fiera è importante perché vede la presenza di tutti i maggiori operatori del Centro e Sud America, con i quali i traffici sono in buon aumento, soprattutto considerando lo sviluppo che proprio paesi come il Brasile stanno avendo negli ultimi anni. Ha visto la presenza dell'Autorità Portuale di Napoli nelle precedenti 4 edizioni. All'interno dello stand dell'Autorità Portuale di Napoli è stata effettuata una presentazione dei servizi del porto di Napoli alla presenza di circa 100 visitatori selezionati e invitati via mail, con la partecipazione dell'ICE di San Paolo e del Consolato Italiano di San Paolo del Brasile.

- **Transport & Logistics di Monaco di Baviera, 08 - 10 giugno:** è la fiera più importante al mondo nel settore della logistica e dei trasporti. Conta circa 60.000 visitatori e vede la presenza di tutti i protagonisti istituzionali e privati del mondo della logistica, di tutti i settori della stessa (aria, mare e terra). Per la prima volta, l'Autorità Portuale di Napoli è stata presente in uno stand condiviso da tutti gli altri porti italiani espositori, per presentare il sistema Italia nella sua completezza, permettendo una migliore presenza e un minore aggravio dei costi di partecipazione. Il modello è stato ripetuto, poi, per altri eventi successivi, a dimostrazione che tutti i porti lo hanno ritenuto conveniente ai fini dell'attività promozionale.
- **Sil, Salone Internazionale della Logistica, 25 - 28 maggio, Barcellona:** è ormai il più importante evento del Mediterraneo e conta circa 30.000 visitatori nei quattro giorni di svolgimento. Vede la presenza, in qualità di espositori, di tutti i più importanti porti del Mediterraneo e, praticamente, di tutti i porti italiani: Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Piombino, Cagliari, Civitavecchia, Salerno, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Palermo, Catania, Ravenna, ecc. La citata presenza dei porti mediterranei europei è importante perché si stringono relazioni finalizzate alla partecipazione a progetti europei cofinanziati dalla Comunità Europea, progetti, ormai, molto frequenti ed interessanti. Nell'anno 2010 l'Autorità Portuale di Napoli è stata premiata presso la fiera con il premio internazionale SIL, per le eccellenti performance di traffico registrate nel periodo più nero della crisi finanziaria internazionale.
- **Logitrans, Istanbul, 08 - 10:** è stato il primo evento di partecipazione massiccia organizzato dall'Autorità Portuale di Napoli assieme ad altri porti italiani nel Medio Oriente. Ottima la quantità e qualità di visitatori, tanto che una missione Istituzionale dovrebbe essere organizzata nel 2012 proprio a seguito degli esiti della fiera stessa. Alla fine, si sono contati circa 15.000 visitatori, a dimostrazione che c'è, in questo settore, grande vivacità sul mercato mediorientale, che si pone contemporaneamente come luogo di concorrenza ma anche di scambio commerciale per il porto di Napoli.

Per l'attività promozionale del **settore turistico-crocieristico**, il 2011 è stato un anno di consolidamento ed affermazione del lavoro avviato negli anni precedenti, lavoro basato, soprattutto, sulla partecipazione dell'Autorità Portuale a numerosi appuntamenti fieristici, manifestazioni inaugurali ad eventi nazionali ed internazionali, progetti nazionali ed europei.

Tale attività è stata supportata dai risultati ottenuti in termini di traffico, di visibilità, e di considerazione da parte dei protagonisti dell'intero sistema turistico.

L'Autorità Portuale di Napoli, dal 2001, è presente alle principali manifestazioni fieristiche del mercato turistico e, soprattutto, crocieristico, generalmente con un proprio stand o

con uno stand condiviso con il Terminal Napoli. Negli altri casi, la presenza è garantita da corner personalizzati del Porto di Napoli negli stand allestiti dall'Assessorato al Turismo della Regione Campania.

Si elencano i principali appuntamenti del *settore crocieristico* a cui ha preso parte l'Autorità Portuale:

- **Bit, 17 - 20 febbraio, Milano**
- **ITB 09 - 13 marzo, Berlino**
- **Seatrade Miami 14 - 17 marzo, Miami**
- **BMT, 06- 08 aprile, Napoli**
- **Seatrade Europe, 27-29 settembre, Amburgo**
- **World Travel Market 07 - 10 novembre, Londra**

- **Bit, 17 - 20 febbraio, Milano:** l'AP partecipa, ormai dal 2002, alla principale fiera turistica internazionale italiana con uno proprio spazio espositivo all'interno del Padiglione della Regione Campania L'ubicazione non è casuale, in quanto consente, a tutti i visitatori ed operatori di settore, di avere una chiara percezione sull'attività istituzionale - promozionale dell'Ap che continua ad essere un importante supporto a tutto il processo di valorizzazione turistico- regionale e comunale. Il Porto, quindi, punta sempre più a stabilire quelle sinergie necessarie affinché possa essere considerato parte integrante della filiera istituzionale del turismo locale, con un obiettivo ben chiaro: quello di sviluppare i processi di marketing territoriale.

- **Seatrade Miami 14 - 17 marzo, Miami:** Il Seatrade di Miami è, da sempre, considerato l'appuntamento per eccellenza per tutti i Porti e per i principali operatori del settore turistico crocieristico. Anche per l'AP di Napoli rappresenta, ormai da anni, la principale manifestazione fieristica mondiale, dove non solo si espone la propria attività con uno stand ma si ha anche l'opportunità di seguire le numerose conferenze di settore i cui gli oratori sono selezionati tra i principali esperti del comparto. E' possibile, in questo modo, apprendere non solo le novità del mercato ma, soprattutto, le previsioni dei traffici e i dati di traffico relativi a tutti i principali Porti. Quest'anno, la presenza dell'Autorità Portuale di Napoli sarà realizzata con una sensibile razionalizzazione dei costi, in quanto lo stand utilizzato per l'anno 2010 e 2011 è rimasto in custodia presso un magazzino di Miami, consentendo di risparmiare sulle spese di spedizione del materiale per l'anno 2011. C'è, inoltre, da sottolineare che, nel 2011, la presenza dell'AP di Napoli è stata collegata a quella di Salerno e del Comune di Castellammare di Stabia, al fine di garantire la presenza del sistema regionale portuale che continua a registrare dati particolarmente positivi per il traffico passeggeri, soprattutto quello crocieristico.

- **BMT, 26 - 28 marzo, Napoli:** la Borsa Mediterranea del turismo, nel corso degli anni è diventata, dopo la Bit, la manifestazione più significativa, insieme al TTG di Rimini, per tutti gli operatori turistici, soprattutto del sud Italia. La nostra presenza, così come per la Bit, è prevalentemente di carattere istituzionale: anche per l'edizione del 2011 si è preferito essere presenti nel Padiglione dove erano posizionati gli stand della Regione Campania, del Comune di Napoli, della Camera di Commercio e di tutte le altre Associazioni turistiche locali, in modo da evidenziare e rappresentare il sistema di promozione regionale dell'attività turistica globale.

- **Seatrade Europe, 27-29 settembre, Amburgo:** è la fiera europea corrispondente al Seatrade di Miami e, come quella americana, raccoglie il meglio dell'industria crocieristica mondiale, focalizzata, però, sui traffici del nord Europa. Come l'altra, vede una serie di conference di alto livello, durante le quali vengono definite le strategie e le scelte dei principali attori del turismo crocieristico internazionale.

Per le altre due fiere in elenco **World Travel Market di Londra e ITB di Berlino**, l'A.P. è stata presente esclusivamente con materiale informativo da distribuire all'interno dello stand della Regione Campania.

In definitiva, è utile ribadire quanto già evidenziato a proposito della promozione integrata e, cioè, che ormai non esistono più eventi fieristici e promozionali dedicati al solo ambito portuale ma, piuttosto, agli aspetti logistici integrati che un porto può garantire in una filiera di riferimento.

Nei rapporti con gli operatori, così come altri porti ed enti pubblici italiani, l'Autorità Portuale di Napoli si è orientata ad una promozione generale dello scalo partenopeo a proprio carico, senza richiedere materiale di singoli soggetti interessati, sia per il numero stesso degli operatori del porto di Napoli (circa 250 concessionari in totale), sia per non evidenziare la posizione di alcuni operatori a svantaggio di altri, laddove non ci sia una dotazione completa di materiale. Solo in alcuni eventi specifici c'è una condivisione nella partecipazione di alcuni soggetti, a patto che la presenza dell'operatore non nuocia ad altri (è il caso del Seatrade, evento crocieristico a cui l'A.P. di Napoli partecipa con Terminal Napoli, unico concessionario per l'attività di terminal crocieristico. In tale caso, tra l'altro, la partecipazione prevede una totale condivisione anche dei costi).

Il vantaggio che ne viene agli operatori commerciali del porto di Napoli è direttamente legato all'acquisizione di nuovi traffici derivanti dai contatti presi in fiera, sui quali conviene fare qualche chiarimento.

Vista la globalità del mercato mondiale e la concentrazione, in pochi grandissimi *carriers* internazionali, dei traffici commerciali, è praticamente impossibile che gli armatori impegnati nel settore commerciale e, in particolare container, siano presenti nelle fiere per cercare nuovi porti e terminal da scalare. D'altra parte, vista la differenziazione di ruoli nettamente indicata nella legge 84/94, è demandata ai singoli operatori l'attività relazionale con le compagnie marittime, nell'ottica del business portuale privato.

È molto più frequente, però, che singoli spedizionieri o piccoli importatori/esportatori di alcuni tipi di merce non conoscano le linee marittime che collegano i diversi paesi ed è qui che l'attività promozionale del porto di Napoli trova maggiore riscontro, dal momento che, per questi operatori, il momento fieristico rappresenta ancora un importante momento di contatto con i nodi logistici del trasporto.

Infatti, è proprio grazie all'evento fieristico che il Porto di Napoli può accrescere la propria visibilità.

E questo vale, a maggior ragione, se la fiera è, geograficamente, più lontana perché è più probabile che operatori di paesi lontani non abbiano informazioni sufficientemente accurate sul Mediterraneo; in tale ottica, si giustifica l'impegno dell'Autorità Portuale di Napoli nella promozione in paesi come il Brasile (la cui fiera è di riferimento per tutto il Sud America) e la Cina.

Inoltre, la promozione porta alcuni importanti vantaggi indiretti, rintracciabili nei seguenti elementi: la scelta di Napoli come sede del Seatrade Med, di uno dei workshop della Commissione Trasporti della Comunità Europea, della Greenport Conference e la partecipazione a diversi progetti europei, tra i quali il progetto Comunitario Hinterport che è terminato nel 2011.

In definitiva, la promozione dell'A.P. di Napoli ha sia effetti diretti che indiretti, in totale accordo col concetto di marketing territoriale.

Altre iniziative

Delegazioni all'estero

Al fine di verificare la possibilità di creare nuovi contatti internazionali per sviluppare ed attrarre i traffici nel Porto di Napoli, attraverso accordi di tipo commerciale volti ad individuare nuove rotte e linee oltre i confini nazionali, sono state effettuate delle missioni all'estero con delegazioni Italiane composte da operatori del porto (Corpo Piloti e terminalisti) ed Istituzioni (Autorità Portuale e Capitaneria di Porto di Napoli).

In particolare, sono state organizzate tre delegazioni per visite ufficiali come sotto illustrate:

- presso la soc. Coscon - Shanghai (novembre 2011): scopo della missione è stato quello di illustrare alla compagnia armatoriale COSCO ed ai suoi partners, le caratteristiche tecniche ed operative del Porto di Napoli e la capacità di ospitare le nuove e più grandi navi che saranno impiegate nei servizi di linea. Il gruppo armatoriale, infatti, ha espresso la volontà di incrementare il tonnellaggio delle navi impiegate nel servizio di linea da e per il Far East, che passeranno dagli attuali 6.000 teus ad 8.000/10.000 teus di portata. La delegazione è stata composta, oltre che dal terminalista, dal Capo del Corpo Piloti di Napoli, dal Comandante della Capitaneria di Porto di Napoli, in qualità di Vice presidente del Comitato Portuale, e dal Segretario Generale dell'A.P.;
- presso la soc. Hanjin - Amburgo (novembre 2011): scopo della missione è stato proseguire la missione ad Amburgo presso la soc. Hajin, partner della Coscon per il Mediterraneo;
- presso la soc. K-Line - Londra (dicembre 2011): scopo della missione è stato proseguire la missione a Londra con la medesima delegazione, considerato che dagli incontri precedenti sono nati spunti favorevoli, al fine di illustrare il ruolo chiave dell'A.P. in virtù dell'ulteriore possibilità di sviluppo dei traffici del porto.

Medcruise

Oltre alle specifiche manifestazioni ed eventi fieristici, c'è da evidenziare la presenza del Porto di Napoli a tutti gli appuntamenti ed alle attività annuali organizzate dall'Associazione Medcruise (Associazione dei Porti crocieristici del Mediterraneo di cui l'Autorità Portuale è socia da 18 anni.)

Si tratta, prevalentemente, di attività divulgativa sul mercato crocieristico internazionale, attraverso appuntamenti periodici organizzati dai vari porti associati: in questo modo, si ha l'opportunità non solo di conoscere gli sviluppi e l'andamento del mercato di riferimento ma di incontrare i rappresentanti delle principali compagnie crocieristiche, consulenti, operatori portuali e cruise operators.

Nel giugno del 2011, ad Atene, si è tenuta l'Assemblea Generale di Medcruise dove si è ricostituito il Board of Directors, con le elezioni che hanno designato come nuovo Presidente il Direttore Generale del porto del Pireo Stavios Hatzakos che sostituisce l'Ing. Giovanni Spadoni, Direttore di Livorno 2000, società che gestisce il terminal crociere di Livorno.

Attività Progettuale

- Progetto "CTUR"

Nel mese di luglio 2011 è terminato il progetto C.T.U.R. - city you are - Cruise traffic and Urban Regeneration of city port heritage (la Rigenerazione Urbana ed il Traffico

Crociéristico delle città portuali) nell'ambito della struttura del Programma Urbact II che è stato cofinanziato dall'Unione Europea. Il Comune di Napoli ha avuto il ruolo di Leader del Progetto e l'Autorità Portuale di Napoli è stato uno dei suoi Partners. In qualità di Project Partner, l'Autorità Portuale di Napoli ha realizzato un network tematico sulla problematica dell'interfaccia porto- centro storico e traffico crocieristico. Partecipanti in qualità di partner a pieno titolo sono stati: Comune di Napoli, Comune di Alicante, Comune di Dublino, Comune di Helsinki, Autorità Portuale di Napoli; Comune di Matosinhos e Autorità Portuale di Douro e Leixoes, Comune di Rodi, Comune di Rostock, Comune di Trieste, Generalidad Valenciana, Comune di Varna. Sul sito www.urbact/CTUR.eu è possibile visionare tutto il lavoro prodotto dall'Ufficio Studi nel corso di questi tre anni.

Da questo progetto è scaturita un'attività di collaborazione con il Dipartimento di Urbanistica della Facoltà di Architettura dell'Università Federico II e l'Ufficio Studi, in numerose occasioni, è stato chiamato ad intervenire a dibattiti ed incontri sulla realtà portuale.

- Progetto "Hinterport"

Nell'anno 2011 è continuato il progetto Hinterport, giunto alla sua fase finale, in quanto si chiuderà il 14 gennaio 2012.

L'Autorità Portuale di Napoli vi partecipa in qualità di partner e capofila ne è l'Interporto di Bologna.

Gli altri partners sono DGG, Epad, Puerto Seco Azuqueca, Tin Terminal Intermodal Nola, Trieste Marine Terminal, Akaport, Port of Antwerp, Port of Tallin, Luka Koper, Italcontainer, Emons, Lietuvos Gelezinkeliaj, Valencia Port Fundacion, Aft - Iftim e ITENE.

Obiettivo del progetto è studiare l'interazione tra porti e nodi logistici interni, per migliorare le rese della catena logistica intermodale, incrementando il *modal shift*, con conseguente riduzione dei costi di trasferimento intermodale, miglioramento della security e riduzione dell'impatto ambientale.

Nel 2011 sono stati organizzati diversi seminari e workshop presso le sedi di diversi partner. Tra gli appuntamenti ricordiamo Marsiglia, Madrid, Tallin e Bologna.

I vari workshops servono a confrontare l'andamento dei lavori, visitare le diverse aree logistiche di riferimento e discutere soluzioni e problemi relativi al tema del progetto stesso.

- " Il Porto di Napoli incontra le Scuole"

Per il terzo anno consecutivo l'A.P. ha curato in tutti i suoi aspetti la realizzazione del progetto "Il Porto di Napoli incontra le scuole". L'iniziativa, nata per avvicinare il mondo portuale alla scuola e per comunicare il valore della cultura marinara e portuale trasformando il porto ed i suoi molteplici protagonisti in un elemento di didattica formativa, ha visto il coinvolgimento di 20 scuole, per un totale di oltre 1000 bambini partecipanti. Questo progetto concorrerà all'ESPO 2012 Award Focuses on Future Generations.

L'A.P. di Napoli, inoltre, fa parte da alcuni anni di un Gruppo di lavoro denominato "**Focus Group**" che comprende istituti di ricerca, uffici studi di enti pubblici e privati ed altre istituzioni sociali della Regione Campania (ISTAT, Banca d'Italia, S.R.M., Provincia di Napoli, A.C.E.N., A.R.L.A.V.). Il *Focus Group*, che si riunisce mensilmente, ha l'obiettivo di favorire lo scambio continuo e qualificato di flussi informativi e statistiche tra gli Enti partecipanti e realizza ogni anno un rapporto finale su argomenti, ogni volta differenti, alla cui stesura concorrono in varia misura gli stessi membri del Group.

Si ricorda, inoltre, che nell'ambito delle manifestazioni celebrative del **150° anniversario della Repubblica Italiana**, l'A.P. ha contribuito, in collaborazione con l'Istat - sede di Napoli - all'organizzazione di un evento presso la Camera di Commercio di Napoli che ha visto protagonista il porto di Napoli ed i suoi traffici nel corso degli ultimi 100 anni.

Numerose sono state le delegazioni straniere in visita presso il Porto di Napoli: si ricordano, tra le altre, la delegazione iraniana dell'Istituto di Ricerca TiamSun, consulente esclusivo dei porti Iraniani e la delegazione cinese dei porti aderenti all'Ass. Fecpi.

3. SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

3.1 Notizie di carattere generale

Si ricorda che con delibere di Comitato Portuale n. 21, 22, 23, 24 e 25 del 31.07.2009 sono state confermate le partecipazioni societarie dell'Autorità Portuale rispettivamente nelle seguenti società: Idra Porto, Ferport s.r.l., Sepn, Logica e Terminal Napoli s.p.a.

3.2 Elenco dei servizi affidati; soggetti affidatari; decorrenza e termine dell'affidamento

Servizi di interesse generale distinti per soggetti affidatari:

SERVIZIO IDRICO

Mediante l'atto concessivo decennale datato 22.3.2005 (con validità 1.1.2004 - 31.12.2013) l'Autorità Portuale ha affidato alla società IDRA PORTO s.r.l. (in cui partecipa con una quota del 20%) il servizio idrico portuale per la gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete idrica e relative manutenzioni, per la fornitura idrica alle navi in porto ed in rada, ai concessionari e agli utenti in genere mediante utilizzo delle rete idrica portuale. Anche per l'anno 2011 il servizio idrico portuale e' stato gestito in normalità.

SERVIZI ECOLOGICI

Con convenzione stipulata in data 27.12.2007, è stato disciplinato il servizio di raccolta, rimozione e conferimento rifiuti nell'ambito della circoscrizione territoriale di Napoli e di Castellammare di Stabia nonché la gestione del servizio di pulizia dei servizi igienici siti al Molo Beverello e al Molo Sannazzaro, affidato alla SEPN - Servizi Ecologici Portuali Napoli - s.r.l., società partecipata dell'A.P.

Sulla base di tale convenzione la Società affidataria può esercitare la gestione dei rifiuti intesa come complessiva attività di spazzamento, conferimento, raccolta, trasporto, trattamento, smaltimento, recupero e riciclaggio, a cadenza giornaliera nell'intero arco solare, condizioni meteo-marine permettendo e, previa acquisizione delle necessarie autorizzazioni previste dalla legge, con particolare riguardo alla normativa in materia di sicurezza ed antinfortunistica.

Fin dal 2009 la SEPN, sulla base del piano redatto dall'Autorità Portuale relativo alla raccolta differenziata dei rifiuti in ambito portuale, in applicazione all'art. 205 del D.Lgs. n° 152/2006 - testo unico ambientale - ha attivato un servizio di raccolta porta a porta che, oltre a rispondere ad un obbligo di legge, ha consentito al porto di resistere all'emergenza rifiuti che come è ben noto attanaglia la Campania e la città di Napoli.

I risultati raggiunti dalla SEPN s.r.l., in termini di raccolta differenziata, anche in rapporto alla problematica dell'emergenza dei rifiuti (nello stesso periodo), sono superiori

al 45% previsto dall'art. 205 del D.Lgs. 152/2006 e confermati dal riconoscimento di Legambiente Campania in occasione della VI edizione di "COMUNI RICICLONI" Campania 2010.

La convenzione è scaduta in data 31.12.2010.

In considerazione del fatto che l'attività svolta dalla SEPN riveste un ruolo fondamentale e strategico nell'ambito delle finalità che l'A.P. persegue, finalizzate alla promozione dei traffici marittimi portuali, che vedono, in particolare, incrementi esponenziali nei comparti e cabotieri, con delibera di Comitato Portuale n. 22 del 23.06.2011 è stato approvato il mantenimento della partecipazione societaria nella suddetta società, seguendo l'orientamento fornito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24.04.2009 - prot n. 5427 - secondo il quale è fatta salva dal disposto della legge 244/2007 la possibilità di partecipazione per l'A.P. in tutte quelle società che producono servizi di interesse generale, tra cui anche il servizio di raccolta rifiuti.

Con la stessa delibera è stato, altresì, autorizzata la proroga provvisoria della convenzione.

STAZIONI MARITTIME

Come è noto, nell'ambito della giurisdizione di competenza di questa Autorità Portuale sono attive le seguenti stazioni marittime:

- Stazione Marittima del Molo Angioino dedicata al *terminal Crociere*;
- Stazione Marittima di Mergellina dedicata alle linee di collegamento veloce con le isole del Golfo di Napoli;
- Stazione Marittima "sussidiaria" di calata Porta di Massa, dedicata all'arrivo/partenze traghetti per le isole del Golfo di Napoli.

Con riferimento all'attività congressuale esercitata nell'ambito dell'edificio Stazione Marittima (*terminal crociere*) del porto di Napoli, si rappresenta che, a seguito dell'ultimazione dei lavori di ristrutturazione e di realizzazione di n. 2 nuove sale, il Centro Congressuale attualmente è dotato di complessive 5 sale.

Tutte le sale congressuali sono gestite da un'unica sala regia, dotata delle più moderne apparecchiature elettroniche audio/video.

Le cinque sale congressuali sono servite da un'ampia galleria laterale ed hanno capacità di ospitare oltre 1000 congressisti. La Nuova Hall, anch'essa opportunamente ristrutturata, è destinata all'occorrenza ad area *congressuale-expo* ed, eventualmente, anche ad attività commerciali.

L'attività congressuale, ai sensi dell'art. 3 dell'atto di concessione pluriennale n. 124/2005 e per gli effetti di un accordo datato 20.04.2005, viene gestita congiuntamente dall'Autorità Portuale e dalla Terminal Napoli s.p.a., attuale titolare del predetto atto concessorio, tramite "Il Comitato di Gestione" che ha il compito di dare esecuzione a tutti gli atti connessi alla programmazione, organizzazione e utilizzazione dell'area congressuale.

Nel corso dell'anno 2011 il polo Congressuale ha ospitato circa n. 40 eventi tra convegni, seminari, congressi. Per tale attività congressuale la soc. Terminal Napoli S.p.A. ha emesso fatture per circa € 380.000,00, con quota spettante all'Autorità Portuale di circa € 19.000,00.

Per quanto attiene alla parte commerciale, la Società Terminal Napoli ha ultimato i lavori al primo piano della Stazione Marittima e nell'aprile 2011 ha inaugurato il nuovo centro commerciale.

Inoltre, su tutte e tre le Stazioni Marittime, come sopra indicate, sono stati svolti i seguenti ulteriori compiti:

- Controllo operativo del piazzale Angioino, Molo Beverello, Calata Porta di Massa - e saltuariamente Mergellina;
- Verifica e controllo delle strutture non affidati in gestione a terzi;
- Controllo delle concessioni demaniali ubicate nelle aree di competenza, per la verifica di eventuali inadempienze del concessionario in relazione a quanto prescritto nell'atto concessivo dell'Autorità Portuale di Napoli;
- Istruttoria di tutte le richieste per eventi e manifestazioni sul piazzale Angioino e rilascio di relative autorizzazioni;
- Pubbliche relazioni con Enti Pubblici, privati, Società di Navigazioni, Agenzie turistiche e con l'utenza portuale interessata al settore crocieristico e cabotaggio.

Relativamente alle attività connesse alla gestione del **terminal crocieristico** del porto di Napoli, come anticipato nell'ambito della precedente relazione, la Terminal Napoli s.p.a., attuale concessionaria dei beni demaniali marittimi costituenti il complesso della Stazione Marittima, nel corso dell'anno 2011 ha portato a termine i lavori intesi alla realizzazione dell'area commerciale.

Difatti, tale settore è stato inaugurato nell'aprile 2011 e, attualmente, vede operativi circa 50 punti vendita, distribuiti, per lo più, al piano della Stazione Marittima ove sono svolte le attività connesse alle operazioni di imbarco/sbarco crocieristi.

Tali punti vendita hanno l'obiettivo di offrire all'utenza della stazione marittima una vasta gamma di prodotti tipici locali e campani, soprattutto alimentari (dolci, vini, liquori, salumi, formaggi, latticini ecc.), oltre la commercializzazione di altrettanti prodotti di manifattura locale nel settore dell'abbigliamento, della pelletteria, dei gioielli e dell'artigianato in genere, ecc..

Inoltre, sono state implementate le esistenti attività di ristoro con la realizzazione, al momento, di un nuovo bar, una gelateria, una pasticceria ecc.

Come già enunciato lo scorso anno, è stato perfezionato il procedimento disposto con delibera n. 601 del 29.11.2010, emessa sulla scorta del parere favorevole del Comitato Portuale di cui alla deliberazione n. 39/2010, con emissione della licenza di concessione temporanea n. 32/2011, avente validità fino 14 marzo 2012, finalizzata a consentire alla società Terminal Napoli l'uso di un'area demaniale marittima, posta nelle vicinanze del terminal crocieristico, della superficie di mq. 5.042 circa, al fine di adibirla, in via sperimentale, a parcheggio per l'utenza della stazione marittima.

Tenuto conto che, il carattere sperimentale del predetto atto concessorio è da ricondursi, soprattutto, alla determinazione della effettiva superficie utile di parcheggio in relazione a quella concretamente destinata alle attività commerciali della stazione marittima e, ciò, nel rispetto dei parametri di cui alla L. Regionale n. 1/2001, l'eventuale procedura di rinnovo del suddetto titolo sarà assistita da una propedeutica verifica della permanenza dei requisiti di cui alla normativa regionale appena citata.

Infine, con delibera n. 545/2011, si è conclusa la procedura di determinazione della quota di ammortamento relativamente agli investimenti effettuati dalla Terminal Napoli s.p.a., per l'esecuzione dei lavori, autorizzati con delibera n. 264/2009, intesi alla trasformazione ed al potenziamento delle esistenti passerelle mobili site a levante ed a ponente della stazione marittima, per adeguarle alle attuali dimensioni delle navi da crociera di nuova generazione e, ciò, anche allo scopo di elevare il livello di sicurezza delle relative operazioni di imbarco/sbarco pax.

La somma riconosciuta congrua per l'investimento sopra citato, sarà scomputata dal canone dovuto per l'anno 2012.

SERVIZIO DI MANOVRA CARRI FERROVIARI - FERPORT NAPOLI S.P.A

Si premette che per la società di movimentazione ferroviaria portuale, la **Ferport Napoli srl** (partecipata dall'Autorità Portuale di Napoli al 34%) l'anno 2011 ha significato purtroppo una drastica riduzione rolo definitivo della movimentazione dei carri e treni in entrata e in uscita.

L'assemblea dei soci ha deliberato, pertanto, la liquidazione della società dal 6/6/2011 a causa di una brusca riduzione dei traffici su rotaia che non ha consentito il mantenimento di una struttura come quella precedentemente in vita (composta da 23 unità).

A seguito dello stato di liquidazione, il liquidatore nominato dall'assemblea dei soci ha ritenuto necessario salvaguardare in primo luogo l'occupazione ed in secondo luogo assicurare l'operatività, sia pur minima, del porto.

Sul primo versante si è fatto ricorso alla cassa integrazione per alcune unità e al distacco presso altri cantieri della controllante Serfer per altre.

Sul secondo versante il comitato portuale ha approvata un contratto di servizio di un valore di circa 200 mila euro che consentiva di garantire un presidio per le operazioni ferroviarie in porto almeno fino al 31/1/2012 nelle more di una soluzione strutturale al problema.

Nonostante questi interventi, il liquidatore ha informato i soci nel corso dell'assemblea tenutasi il 1/12/2011, che il bilancio a finire per il 2011 esporrà, con tutta probabilità una perdita di circa 800 mila euro il che comporterà la determinazione di un patrimonio netto negativo per circa 400 mila euro.

Tale circostanza, in uno con la mancanza di indicazioni circa le attività strategiche da intraprendere sulla problematica servizi ferroviari in porto, ha suggerito la cessazione immediata dell'esercizio provvisorio di impresa e il deposito di istanza di fallimento. A tali determinazioni è giunto sia il liquidatore che lo stesso collegio sindacale.

L'ipotesi del fallimento avrebbe evidenti conseguenze di immagine per il porto oltre che creare seri problemi ai progetti di investimento in corso come, ad esempio, per la Darsena di Levante che non può prescindere dal servizio ferroviario. Inoltre, creerebbe gravi problemi sul piano occupazionale. Infine, pregiudicherebbe l'esito della gara pubblica, tuttora in corso, per la cessione del ramo di azienda manovre ferroviarie ad un partner privato per la continuazione delle attività di manovra ferroviaria in porto.

Tale ipotesi potrebbe essere scongiurata, al fine di consentire il riassetto generale del servizio, attraverso la rinuncia al credito vantato dai soci Serfer e Autorità Portuale nei confronti della Ferport srl in liquidazione.

Il socio Serfer ha già manifestato in assemblea la volontà di rinunciare al proprio credito (circa 240 mila euro).

Per quanto esposto, il Comitato Portuale è stato chiamato ad autorizzare la rinuncia al credito dell'Autorità per complessivi euro 216.060,16 con il conseguente annullamento dei residui attivi.

Con la delibera numero 50 del 20/12/2011 il Comitato Portuale ha, effettivamente, autorizzato la rinuncia al credito fino a euro 250.000,00 con la condizione che si verifichi la cessione del ramo di azienda.

Attualmente, su sollecito del Collegio dei revisori e su indicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è provveduto a richiedere un parere all'Avvocatura dello Stato circa la esecutività della suddetta delibera.

Il liquidatore della società sta portando avanti una procedura finalizzata alla cessione del ramo d'azienda - manovre ferroviarie - a privati mediante gara pubblica.

La procedura è tutt'ora in corso.

Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza

La SEPN ha comunicato per l'anno 2011 le tabelle relative alle tariffe applicate all'utenza per l'espletamento del proprio servizio, che l'Autorità Portuale ha provveduto a pubblicizzare nei modi di legge mediante affissione delle stesse al proprio Albo.

Si elencano di seguito le tariffe RSU relative all'anno 2011

CAT.	Tipologia concessione	Euro x mq.	Minimo fisso
A	Uffici privati	6,12	305,83
A1	Negozi	6,04	302,23
B	Alloggi	1,59	79,67
C	Uffici Pubblici	Vedi tabella 1/C	
D	Depositi e provveditorie	3,56	178,00 (tab. 4/D)
E	Esercizi pubblici (bar/ristorante)	11,85	592,64
F	Officine Meccaniche Navali	1,60	80,18
G	Biglietterie	5,54	277,05
H	Pontili/aree scoperte/parcheggi	3,56	178,00 (tab. 2H)
I	Aree scoperte (terminal)	0,38	19 (tab. 3/I)
L	Cantieri navali	0,27	13,36

TABELLA 1/C - UFFICI PUBBLICI

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	0,78
Da mq. 510 a mq. 1000	0,66
Da mq. 1001 a mq. 2000	0,47
Da mq. 2001 a mq. 3000	0,37
Da mq. 3001 a mq. 5000	0,27
Oltre mq. 5000	0,16

TABELLA 2/h Pontili/aree scoperte/parcheggi

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	3,56
Da mq. 501 a mq. 2000	3,45
Da mq. 2001 a mq. 5000	3,37
Da mq. 5001 a mq. 10.000	3,30
Oltre mq. 10.000	3,17

TABELLA 4/d Depositi e Provveditorie

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	3,56
Da mq. 501 a mq. 2000	3,45
Da mq. 2001 a mq. 5000	3,37
Da mq. 5001 a mq. 10.000	3,30
Oltre mq. 10.000	3,17

TABELLA 3/I Aree scoperte terminal

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 5000	0,37
Da mq. 5001 a mq. 10.000	0,32
Oltre mq. 10.000	0,29

La società *FERPORT*, anche nell'anno 2011, ha applicato una tariffa unica di € 5,16 per carro.

Si riportano di seguito le tariffe applicate dalla società *S.r.l. IDRA PORTO* per l'anno 2011:

TABELLA TARIFFARIA DEL SERVIZIO IDRICO NEL PORTO DI NAPOLI

TABELLA A TABELLA PER LA FORNITURA DI ACQUA ALLE NAVI

A1) Navi e galleggianti mercantili:

Tariffa Ordinaria.

fino a 20 mc	€ 38,80 diritto fisso
per ogni mc. oltre i 20 e fino a 50 mc	€ 2,05 al mc.
per ogni mc. oltre i 50 e fino a 150 mc	€ 1,95 al mc.
per ogni mc. oltre 150 e fino a 300 mc	€ 1,90 al mc.
per ogni mc. oltre i 300 e fino a 500 mc	€ 1,88 al mc.
per ogni mc. oltre i 500	€ 1,83 al mc.

A2) Navi e galleggianti mercantili:

Tariffa ordinaria e festiva:

fino a 20 mc	€ 45,60 diritto fisso
per ogni mc. oltre i 20 e fino a 50 mc	€ 2,46 al mc.
per ogni mc. oltre i 50 e fino a 150mc	€ 2,31 al mc.
per ogni mc. oltre 150 e fino a 300 mc	€ 2,25 al mc.
per ogni mc. oltre i 300 e fino a 500 mc	€ 2,19 al mc.
per ogni mc. oltre i 500	€ 2,10 al mc.

Tariffa straordinaria

(da lunedì al venerdì dalle ore 16.30 alle ore 22.00)
(sabato e domenica dalle ore 7.00 alle ore 22.00)

A3) Navi Militari Nazionali ed Estere

Fino a 20 mc	€ 43,00 diritto fisso
Per ogni mc. oltre i 20 mc.	€ 2,35 al mc.

A4) Navi Cisterna che effettuano il trasporto di acqua:

€ 1,55/mc.-----per rifornimenti a navi cisterna che effettuano il trasporto oltre le 100 miglia;

€ 1,90/mc.-----per rifornimento a navi cisterna che effettuano il trasporto al di sotto delle 100 miglia;

A4) Lavaggio a Navi e Galleggianti:

fino a 20 mc	€ 42,50 diritto fisso
per ogni mc. Oltre i 20 mc	€ 2,05 al mc.

A5) Impiego manichette:

Per ogni fornitura effettuata con l'impiego di manichette su banchine dotate di condotte regolarmente funzionanti, saranno corrisposti i seguenti diritti fissi:

a) per ogni attacco di manichetta di proprietà della nave o dell' IDRA PORTO € 5,80;

b) nel caso di impiego, per ogni attacco, di due o più manichette di proprietà della IDRA PORTO sarà applicata una maggiorazione oraria (corrispondente al costo orario di un operaio spec.) € 18,90;

TABELLA B
TARIFFA PER LA FORNITURA IDRICA ALLA UTENZA PORTUALE

B1) Utenti Fissi Privati:

La tariffa per la fornitura di acqua agli utenti fissi privati esistenti in porto, è stabilita come segue:

Canone	€ 1,53 a mc;
Eccedenza	€ 1,70 al mc.

B2) Pubbliche Amministrazioni:

Canone	€ 1,37 al mc;
Eccedenza	€ 1,45 al mc.

B3) Utenti di alloggi demaniali:

La tariffa per la fornitura di acqua ai beneficiari (dipendenti A.P. e C.P.) di alloggi demaniali in porto è stabilita come segue:

Canone	€ 1,02 al mc.
Eccedenza	€ 1,45 al mc.

B4) Cantieri del Mediterraneo S.p.A.

Canone fino a 25.000 mc. ed eccedenza	€ 1,20 al mc.
Canone a 20.000 mc	€ 1,31 al mc.
Eccedenza	€ 1,36 al mc.
Canone inferiore a 20.000 mc	€ 1,52 al mc.
Eccedenza	€ 1,57 al mc.

B5) Forniture temporanee:

Fino a 14 mc.	€ 29,75 diritto fisso
Per ogni mc. oltre i 14 mc.	€ 2,04 al mc.

**TABELLA C
TARIFFA PER LAVORI IN CONTO UTENZA
DIRITTI FISSI**

- C1) Constatazione e preventivo per lavori di nuovi allacciamenti..... € 75,00
- C2) Constatazione e/o preventivo per lavori di pronto intervento
interruzione e ripristino fornitura per morosità, nonché per
rescissione contratto € 50,00

Nota A: Il costo della manodopera per la fornitura e messa in opera del materiale necessario, sono determinati in proporzione alle unità lavorative ed ai materiali impiegati.

Nota B: l'importo globale della fattura per lavori in conto utenza è maggiorata del 20% a copertura delle spese generali e di amministrazione.

**TABELLA D
SERVIZIO DI FORNITURA ACQUA A MEZZO BETTOLINA E/O CISTERNA**

Fornitura di acqua a mezzo bettolina e/o cisterna:

Il minimo fatturabile è di 100 mc.

- D1) Consegna effettuata dalle ore 08.00 alle ore 16.00 dal lunedì al venerdì.....€ 2,30 al mc.
- D2) Consegna effettuata dalle ore 16.00 alle ore 08.00 dal lunedì al venerdì....€ 2,42 al mc.
- D3) Consegna effettuata nei giorni di sabato, domenica e/o festivi infrasettimanali..... € 2,55 al mc.
- D4) Per ogni ora e/o frazione di utilizzo bettolina verrà addebitato l'importo di € 360,00 per ora.

N.B.: il tempo di impiego della bettolina decorre dall'orario di ingaggio del convoglio e termina con il rientro dello stesso all'ormeggio.

TERMINI DI PAGAMENTO:

Il pagamento delle fatture emesse per la fornitura idrica deve essere effettuato entro 30 giorni dalla data di emissione delle fatture stesse.

Il pagamento delle fatture emesse a carico di Pubbliche Amministrazioni inviate con Raccomandata R.R. deve essere effettuato entro 60 gg. dalla data di ricezione.

Decorso i termini sopraindicati dovrà essere corrisposta all'IDRA un'indennità di mora pari al 2% dell'importo dovuto oltre ad una penalità pari allo 0,30% per ogni 15 gg. o frazione di ritardo di pagamento.

4. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

4.1 Manutenzione ordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione

L'art. 6 della legge n° 84/1994 e s.m.i. prevede tra i compiti dell'Autorità portuale quello relativo alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, previa convenzione con il Ministero dei lavori Pubblici.

L'attività di manutenzione ordinaria delle parti comuni attiene a: pulizia degli specchi acquei delle aree portuali e degli arenili e delle scogliere, manutenzione degli impianti elettrici di pubblica illuminazione e relative spese di fornitura di energia elettrica, che sono state sostenute con fondi propri dell'Autorità Portuale.

Le spese sostenute per la manutenzione ordinaria nell'anno 2011 (31.12.2011) dall'Autorità Portuale di Napoli, ammontano ad € 2.682.013,77 così come risulta dal seguente prospetto:

- spese per manutenzione ordinaria per impianti e attrezzature	€.	425.829,44
- Spese Pulizia specchi acquei, bonifica, pulizia e smaltimento rifiuti di scogliere ubicate lungo il litorale ricadente nella circoscrizione dell'A.P. di Napoli - Convenzione S.E.P.N.	€.	1.446.795,00
- Spese fornitura ENEL	€.	496.504,57
- Servizio di pulizia della Stazione Marittima e della sede dell'Autorità Portuale, nonché esercizio e manutenzione dei servizi igienici della Stazione Marittima	€.	312.884,76
Importo valutato (in euro)		2.682.013,77

4.2 Manutenzione straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione

Con l'attuazione dell'autonomia finanziaria prevista dal comma 983 dell'art. 1 della legge finanziaria 2007, è decaduta l'assegnazione del contributo statale per la manutenzione per le parti comuni (sia ordinaria che straordinaria).

In merito si evidenzia che l'importo ad oggi impegnato per i lavori di manutenzione straordinaria nell'anno 2011, ammonta ad € 7.721.507,77, di cui 263.239,74 degli interventi nel porto di Castellammare di Stabia.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ripartito il fondo perequativo istituito dall'art. 1 comma 983 della Legge 27.12.2006 n. 296 (Finanziaria 2007) tra le Autorità Portuali e, a quella di Napoli è stato attribuito l'importo di € 7.909.996,38.

Tale stanziamento è destinato alla manutenzione straordinaria dei porti per l'anno 2011.

Le attività di verifica e controllo dell'impianto di illuminazione allo scopo della tenuta in servizio e per rilevare eventuali anomalie vengono attuate nell'ambito dei lavori appaltati di manutenzione straordinaria, per l'impianto di pubblica illuminazione del porto di Napoli dalla data del 02.09.2010 al 02.09.11 sulla base del contratto rep. n. 6299 del 11.11.2010 registrato presso l'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 in data 16.11.2010 al n. 141 serie 2 e dalla data del 03.09.11 al 31.12.11 con atto aggiuntivo (variante) con contratto in corso di

registrazione con l'impresa "CO.I.S.S. S.r.l."

Mentre per l'impianto di pubblica illuminazione del porto di Castellammare di Stabia sono stati stipulati i contratti rep. n. 6302 del 22.11.2010 registrato all'Agenzia dell'Entrate Napoli 3 il 02.12.2010 al n. 154/2 e atto aggiuntivo (variante) sulla base del contratto rep n.6713 del 12.03.2012 registrato presso l'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 in data 13.03.2012 al n. 123 serie 2 , stipulati con l'impresa "GERARDO ANASTASIO s.r.l."

4.3 Grande infrastrutturazione: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte

Con Legge n. 388/2000 - D.M. 02.05.2001 questa Autorità Portuale è stata autorizzata a stipulare con primario Istituto Bancario mutui, ammortizzabili dallo Stato in quindici annualità. A seguito di gara detto Istituto Bancario è risultato il Raggruppamento temporaneo costituito dalla Banca OPI S.p.A. già Banco di Napoli S.p.A. (Banca Capogruppo), Dexia Crediop S.p.A. e Banca Monte dei Paschi di Siena, con cui sono stati stipulati n. 3 contratti mutuo in data 28.11.2002 (Rep. 66741, 66742 e 66743) dell'importo complessivo valutabile in € 83.000.000,00 suddiviso rispettivamente in € 31.000.000,00, € 38.000.000,00 e € 14.000.000,00.

Considerato che il termine del periodo di utilizzo del finanziamento per i primi due citati contratti di mutuo era il 15 dicembre 2006, con n. 2 atti di messa a disposizione di importo e ricognizione finale di debito del 19.12.2006 rep. n. 68761 (riferito al contratto n. 66741/02) e rep. n. 68760 (riferito al contratto n. 66742/02), è risultato un finanziamento definitivo rispettivamente di € 33.568.134,47 ed € 40.543.940,70;

Mentre per il terzo contratto Rep. 66743 del 28.11.2002 il termine del periodo di utilizzo del finanziamento era il 15 dicembre 2007, con atto di messa a disposizione di importo e ricognizione finale di debito del 19.12.2007, l'esatto finanziamento è risultato di € 14.493.546,66.

Pertanto, l'importo complessivo dei tre contratti di mutuo è risultato in definitiva di € 88.605.621,83, ad oggi tutto accreditato.

Gli interventi infrastrutturali, i servizi di ingegneria e le indagini finanziati in tutto o in parte con tali fondi, compresi negli aggiornamenti degli elenchi annuali dal 2004 al 2010 e nel programma triennale 2011/2013, sono i seguenti:

- 1) Consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane ormeggi 23 e 24 - importo finanziamento e progetto € 5.777.874,48;
- 2) Adeguamento e potenziamento opere difesa litorale in località S.Giovanni a Teduccio-Pietrarsa - importo finanziamento e progetto € 2.929.814,19;
- 3) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA - importo finanziamento € 21.118.968,16, importo progetto € 150.864.761,56;
- 4) Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2 - importo finanziamento € 8.300.000,00, importo progetto € 23.170.000,00;
- 5) Attrezzature per le riparazioni navali marittime - importo finanziamento € 244.548,31, importo progetto € 244.548,31
- 6) "Servizi di ingegneria relativi all'adeguamento della darsena di Levante a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti opere di collegamento - importo € 2.080.941,55";
- 7) "Caratterizzazione aree ricadenti nel Porto di Napoli, (siti soggetti a bonifica

- d'interesse nazionale) - importo 2.614.177,97";
- 8) Accantonamento per indagini, servizi di progettazione e consulenza, ecc. ex art. 92 c.7 D.Lgs. 163/06 e s.m.i. - importo finanziamento e servizi € 6.197.734,25;
 - 9) Adeguamento rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini (1° lotto) - importo finanziamento € 350.000,00, importo progetto 6.652.186,29;
 - 10) Adeguamento e ristrutturazione banchina di levante al molo Flavio Gioia e calata Granili importo finanziamento e importo progetto € 15.653.000,00;
 - 11) Dragaggio urgente di parte dei fondali portuali e refluitamento nella cassa di colmata in località Vigliena - 1° lotto - importo finanziamento e progetto 2.500.000,00;
 - 12) Consolidamento del molo Immacolatella Vecchia lato Piliero - importo finanziamento € 411.000,00, importo progetto € 5.011.000,00;
 - 13) Dragaggio urgente di parte dei fondali portuali e refluitamento nella cassa di colmata in località Vigliena - 2° lotto - importo finanziamento e progetto € 3.350.000,00;
 - 14) Riempimento cassa di colmata darsena di Levante attraverso l'utilizzo dei sedimenti non pericolosi provenienti dalla bonifica dei fondali dell'area Portuale di Napoli - importo finanziamento, 4.445.526, 21, importo progetto € 35.000.000,00;
 - 15) Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena per il conferimento e refluitamento dei sedimenti provenienti dal dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli - importo finanziamento e progetto 9.300.000,00;
 - 16) Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane - importo, importo progetto € 10.500.000,00;

I lavori di "*Consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane ormeggi 23 e 24*" e di "*Adeguamento e potenziamento opere difesa litorale in località S. Giovanni a Teduccio-Pietrarsa*" sono stati conclusi.

Relativamente ai lavori di "*Adeguamento e ristrutturazione del terminal contenitori del molo di levante Flavio Gioia e Calata Granili*" il progetto esecutivo ha ricevuto parere favorevole con prescrizioni all'approvazione da parte del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato per le OO PP per la Campania e Molise con voto n. 40, trasmesso con nota acquisita al protocollo A.P n. 7102 del 14.12.2009.

L'aggiornamento del progetto esecutivo, recepite le prescrizioni del CTA, è stato consegnato in data 16.03.2010 ed è stato approvato con delibera n. 586 del 29.11.2010 per l'importo complessivo di € 15.653.000,00 di cui € 12.880.914,14 per lavori a base di appalto (€ 12.767.278,23 per lavori soggetti a ribasso d'asta e € 192.809,41 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso) e € 2.772.085,86 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

Con delibera n. 670 del 21.12.2010 è stato approvato il bando di gara ed è stato autorizzato l'espletamento della procedura ristretta (ex art. 55 comma 1 del D. Lgs. 163/06) per l'affidamento dei lavori in argomento con aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa. Il bando di gara è stato pubblicato in data 29.12.2010. La procedura di gara è tutt'ora in corso.

Relativamente ai lavori di "*Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA*" esso corrisponde ad un lotto funzionale di un lavoro più ampio inizialmente denominato "Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti, nonché rimozione colmata di Bagnoli", per cui è opportuno precisare quanto segue:

- che con delibera del Comitato Portuale n. 104 del 20.12.2001 fu approvato il progetto preliminare redatto dall'Area Tecnica.
- che con delibera n. 39 del 13.02.2003 fu affidata la progettazione definitiva ed esecutiva dei suddetti lavori all'A.T.I. TECHNITAL S.p.A./ SERVIZI INTEGRATI s.r.l./ ACQUATECNO s.r.l./ DAM S.p.A. STUDI RICERCHE E PROGETTI.
- che l'Autorità Portuale di Napoli si era impegnata, prima con l'Accordo Normativo del 26.07.2002, poi in data 17.07.2003 con l'Accordo di Programma tra la Regione Campania, il Commissario Delegato per l'Emergenza Rifiuti e Bonifiche ex OPCM 2425/96, il Comune di Napoli, l'Autorità Portuale di Napoli, la società Bagnolifutura S.p.A. ed il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, a rimuovere la colmata di Bagnoli e a riutilizzare i materiali derivanti dallo smantellamento della stessa per la realizzazione del terminal di Levante;

A tal fine fu predisposto prima lo "Studio pre-progettuale di fattibilità relativo all'utilizzo dei materiali della colmata di Bagnoli nell'ambito dei lavori da realizzarsi nel Porto di Napoli" che fu approvato con prescrizioni nella Conferenza di Servizi tenutasi in data 23.12.2002, e poi il Progetto definitivo di bonifica relativo al "Progetto di trasformazione della darsena di Levante a terminale contenitori utilizzando materiali provenienti dalla rimozione della colmata di Bagnoli", in quanto l'area interessata dalla costruzione del nuovo Terminale si trova all'interno del "Sito di bonifica di Interesse Nazionale" di Napoli Orientale e la citata colmata è compresa nel Sito di Interesse Nazionale di Napoli Bagnoli-Coroglio;

- che tale Progetto Definitivo di bonifica fu approvato dalla Conferenza di Servizi "decisoria", ex art. 14, comma 2, della legge n. 241/90, tenutasi presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, in via subordinata all'adozione di alcuni accorgimenti, in data 01.10.2004 e in via definitiva in data 10.03.2005;
- che con delibera del presidente dell'A.P. n. 226 del 14.06.2005 fu approvato il progetto definitivo dei lavori di "Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA, RIMOZIONE COLMATA BAGNOLI", nelle more dell'espletamento delle verifiche e dell'acquisizione dei pareri previsti per legge, per l'importo di € 164.000.000,00;
- che il Decreto di approvazione del Progetto di Bonifica delle aree comprese nel Sito di Interesse Nazionale di Napoli Bagnoli-Coroglio e nel Sito di Interesse Nazionale di Napoli Orientale, entrambe interessate dai lavori di trasformazione della darsena di Levante a terminale contenitori utilizzando materiali provenienti dalla rimozione della colmata di Bagnoli, è stato sottoscritto dai tre Ministri competenti in data 21.12.2005;
- che in alternativa al conferimento dei materiali della colmata di Bagnoli nella cassa di colmata del Porto di Napoli il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ha individuato nei primi mesi del 2007, come soluzione ottimale, sulla scorta dello Studio di Fattibilità, redatto dalla Società Sviluppo Italia, il conferimento dei materiali costituenti la citata colmata di Bagnoli nonché dei sedimenti dragati, nelle casse di colmata del Porto di Piombino. Mentre per la realizzazione del terminal di Levante, ha indicato che il quantitativo di materiale necessario al riempimento della cassa di colmata potrà essere recuperato dall'escavo dei sedimenti del Porto di Napoli che risultano non pericolosi;
- che l'accordo di programma del 5.07.2007, sostitutivo dell'analogo accordo di programma del 2003, e l'accordo di programma quadro relativo al SIN di Piombino e Napoli Bagnoli-Coroglio sottoscritto in data 21.12.2007 prevedono i finanziamenti

e le modalità di attuazione del trasferimento della colmata di Bagnoli nel porto di Piombino e la realizzazione della colmata della darsena di levante nel porto di Napoli mediante il dragaggio dei fondali portuali;

Pertanto, a seguito delle prescrizioni che ha subito il progetto in corso della sua approvazione, ai finanziamenti concessi, ad alcune esigenze operative quali la messa in esercizio del nuovo sistema di captazione dell'acqua di raffreddamento della centrale ex Enel, nonché dopo che è venuto a mancare il materiale proveniente dalla rimozione della colmata di Bagnoli, il progetto di "Adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori mediante colmata e consequenziale collegamenti" è stato suddiviso nei seguenti interventi:

- 1) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata - NUOVO CIRCUITO DI PRESA ACQUA DI RAFFREDDAMENTO PER LA CENTRALE DI NAPOLI ORIENTALE E MISURE DI SICUREZZA DI EMERGENZA DELLA FALDA AI FINI DEL D.M. 471/99;
- 2) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA;
- 3) Riempimento della cassa di colmata darsena di Levante attraverso l'utilizzo dei sedimenti non pericolosi provenienti dalla bonifica dei fondali dell'area Portuale di Napoli;
- 4) Collegamento stradale e ferroviario, interno ed esterno all'ambito portuale, per il terminal di levante.

Dei suddetti interventi, con delibera n. 400 del 18.10.2006 fu approvato il progetto esecutivo dei lavori relativi al "Nuovo circuito di presa acqua di raffreddamento per la centrale di Napoli orientale e misure di sicurezza di emergenza della falda ai fini del D.M. 471/99", per l'importo complessivo di € 13.790.000,00;

L'appalto dei relativi lavori è stato affidato mediante procedura ristretta in data 18.05.2007 con delibera n. 268 all'A.T.I. Società Italiana Dragaggi S.p.A./ Pietro Cidonio S.p.A./ Coopsette Soc. Coop./ Piacentini Costruzioni S.p.A., che ha offerto un ribasso del 30,150%.

I lavori, dopo la stipula del contratto avvenuta in data 30.11.2007 con rep. 5129, sono stati consegnati in data 20.02.2008, sono stati ultimati in data 15.03.2011 e sono tuttora in corso le attività di collaudo dal momento che la Commissione di collaudo Tecnico Amministrativo ha richiesto, per la verifica del rispetto dei requisiti tecnico prestazioni del palancolato l'esecuzione, non prevista in appalto, di una prova di permeabilità del palancolato in scala reale, in analogia a quanto effettuato per il diaframma plastico. Tale prova, affidata alla stessa A.T.I. SIDRA con procedura negoziata ex art.57, comma 5, del D.Lgs. 163/06 e s.m.i., è tuttora in corso.

Con delibera n. 626 del 10.11.2008 è stato approvato il progetto esecutivo relativo ai lavori di "**Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti - 2° stralcio - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA**", dell'importo complessivo di € 154.000.000,00.

L'importo del progetto è coperto dai seguenti finanziamenti:

- € 112.245.793,40 sui fondi del Ministero Infrastrutture e Trasporti D.M. n. 3199 del 29.03.2006, protocollo di intesa sottoscritto in data 24.11.2006;
- € 16.591.514,70 sui fondi di cui alla Legge 388/2000 - D.M. 2.05.2001;

- € 7.662.691,90 sui fondi di cui al POR Campania 2006/2013 - D.G.R. n. 941 del 30.05.2008;
- € 17.500.000,00 sui fondi previsti dall'art. 1 comma 991 della Legge n. 296/2006 - D.M. n. 152T del 12.10.2007.

L'erogazione dell'importo del Cofinanziamento di cui alla legge n. 296/2006 art. 1 comma 991 - D.M. n. 152T del 12.10.2007, potrà avvenire a seguito di espletamento della gara di individuazione dell'istituto bancario con cui contrarre il relativo mutuo, ed è subordinato all'impegno garantito dei fondi privati.

Con delibera n. 676 del 23.12.2008 è stato approvato il bando è stato pubblicato sul G.U.C.E. in data 07.01.2009. La gara di procedura ristretta ai sensi dell'art. 55, comma 6 del Codice degli appalti D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. sarà aggiudicata con l'offerta economicamente più vantaggiosa ex art. 83 con l'applicazione dell'art. 86 commi 2, 3, 4 e 5 e degli artt. 87 e 88 dello stesso decreto.

Con delibere n. 551 del 12.11.2009 e n. 604 del 7.12.2009 si è conclusa la procedura di verifica della documentazione comprovante la rispondenza delle attrezzature tecniche e del pontone assistito da rimorchiatore o motopontone, necessari per l'esecuzione dei lavori, alle caratteristiche minime riportate nel bando di gara ed è stata approvata la relativa lettera di invito.

Essendo scaduto in data 19.02.2010 il termine perentorio per la presentazione delle offerte, in pari data con delibera n. 117 è stata nominata prescritta la Commissione giudicatrice.

In data 12.07.2010 è stata effettuata l'aggiudicazione provvisoria da parte della suddetta Commissione ed in data 20.09.2010 con delibera n. 458 sono stati aggiudicati definitivamente i lavori in oggetto all'A.T.I. Trevi S.p.A. /Consorzio Ravennate/ SLED S.p.A./ CCC Soc. Coop..

In ottemperanza alla sentenza n. 826/2011 del 10.02.2011, con la quale il TAR Campania-Sez. VIII- *"accoglie il ricorso principale proposto dalla soc. Ing. E. Mantovani s.p.a. e, per l'effetto, annulla gli atti impugnati nei sensi di cui in motivazione; respinge il ricorso incidentale della soc. Trevi s.p.a. ... Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa."* con delibera n. 119 del 11.03.2011 è stata annullata la delibera di aggiudicazione n. 458 del 20.09.2011 e si sono aggiudicati definitivamente i predetti lavori all'A.T.I. composta dalla società Ing. E. MANTOVANI S.P.A., mandataria, e dalle società RESEARCH S.P.A., VIPP LAVORI S.P.A., e SO.CO.STRA.MO. S.R.L., mandanti. In ottemperanza alla sentenza n. 4277 del 14.07.2011 del Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sez. Sesta), con delibera n. 418 del 03.08.2011 è stata annullata la delibera di aggiudicazione n. 119 del 11.03.2011 e si sono aggiudicati definitivamente i predetti lavori all'A.T.I. TREVI S.P.A. (mandataria) / CONSORZIO RAVENNATE / CONSORZIO COOPERATIVE COSTRUZIONI / SLED S.P.A. (mandanti).

I lavori sono stati consegnati in data 28.09.2011 mediante "consegna frazionata" prevista peraltro dall'art. 9 del contratto d'appalto, repertorio n.6604 del 12.10.2011, registrato all'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 al n. 325371 del 18.10.2011 e ciò in considerazione della temporanea indisponibilità di alcune aree oggetto delle lavorazioni dell'appalto in argomento, nelle more del perfezionamento delle attività amministrative necessarie alla loro piena fruibilità.

Relativamente ai lavori di *"Collegamento stradale e ferroviario, interno ed esterno all'ambito portuale, per il terminal di levante"* è stato presentato il progetto preliminare. L' *"Adeguamento Nuova Darsena a Terminal Contenitori Mediante Colmata e conseguenti opere di collegamento - COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI"* relativo ai soli collegamenti interni che è stato approvato con delibera n. 489 del

13.10.2009 per l'importo di Euro 17.500.000,00 distinti in 13.400.000,00 per lavori ed euro 4.100.000,00 per somme a disposizione. Per tale intervento in data 09.03.2010 è stata sottoscritta la convenzione con **MIT PON Reti 2007/2013** per il relativo finanziamento di € 17.500.000,00.

La progettazione definitiva dei collegamenti stradali e ferroviari, redatta dall'A.T.I. TECHNITAL S.p.A./ SERVIZI INTEGRATI s.r.l./ ACQUATECNO s.r.l./ DAM S.p.A. STUDI RICERCHE E PROGETTI è stata consegnata in data 21.11.2011 ed è tuttora in corso di verifica e validazione. Il quadro economico dell'intervento, in ragione dei costi legati alla gestione dei terreni inquinati rinvenuti lungo il tracciato dei collegamenti interni al S.I.N. di Napoli Orientale, ha superato il finanziamento accordato, lievitando a complessivi € 26.500.000,00.

Affinché si possa appaltare in tempo utile l'esecuzione della progettazione esecutiva e dei lavori, e scongiurare la perdita del finanziamento, occorre risolvere alcune criticità che ne pregiudicano la successiva realizzazione quali:

- 1) reperimento degli ulteriori fondi (9Ml di Euro), necessari alla integrale copertura dei costi previsti nel quadro economico;
- 2) autorizzazione del Ministero dell'Ambiente per la gestione dei terreni inquinati che verranno rinvenuti nel SIN di Napoli Orientale;
- 3) rimodulazione delle concessioni attraversate dai collegamenti stradali e ferroviari.

La Legge 166/02 - D.M. 26.06.2004 prevede per questa Autorità Portuale un'assegnazione di € 98.831.625,00, tramite contrazione di mutui bancari.

A seguito di gara è stato contratto un apposito mutuo con il raggruppamento temporaneo tra istituti di credito costituito tra la Banca OPI S.p.A., capogruppo, DEXIA-CREDIOP S.p.A. e BANCA MONTE DEI PASCHI DI SIENA, mandanti. Con il raggruppamento bancario aggiudicatario sono stati stipulati due contratti di mutuo in data 22.04.2005, rispettivamente il primo con n. 67964 di repertorio e n. 14963 di fascicolo ed il secondo con n. 67965 di repertorio e n. 14964 di fascicolo, entrambi registrati all'Agenzia dell'Entrate Ufficio di Napoli 1 in data 28.04.2005, dell'importo complessivo valutabile in € 80.000.000,00 suddiviso rispettivamente in € 24.000.000,00, e € 56.000.000,00.

In considerazione che tali mutui prevedevano un periodo di utilizzo della durata di cinque anni, con scadenza al 15.12.2009, a seguito di richiesta di questa Autorità Portuale, con nota del Ministero Infrastrutture e Trasporti è stata autorizzata la proroga del periodo di utilizzo per ulteriori cinque anni. Pertanto in data 21.07.2010 sono stati stipulati due contatti aggiuntivi con rep n. 70059 e n. 70060, che recepiscono detta proroga del periodo di utilizzo.

Le opere infrastrutturali, individuate con DM n. 3538/3539 del 3 giugno 2004, registrato alla Corte dei Conti in data 15.06.2004 reg. 5, fog. 28 successivamente modificato con D.M. n. 7629 del 21.12.2004, D.M. n. 1967 del 18.04.2005, D.M. n. 3581/3590 del 5.07.2005 e D.M. n. 4349/4829/4966/ 5319 del 26.10.2005 - sono di seguito indicate:

- 1) Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine - importo finanziamento e progetto € 13.200.000,00;
- 2) Adeguamento per "security" portuale - Sistema tecnologico di sicurezza Porto di Napoli - importo finanziamento € 5.500.000,00, importo progetto € 12.500.000,00;
- 3) Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di levante del molo Vittorio Emanuele - importo finanziamento € 12.400.000,00, importo progetto € 16.600.000,00;
- 4) Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2 - importo finanziamento € 14.800.000,00, importo progetto € 23.100.000,00;

- 5) Adeguamento rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini (1° lotto) - importo finanziamento € 5.530.000,00, importo progetto € 6.652.186,29;
- 6) Consolidamento del molo Immacolatella Vecchia lato Piliero - importo finanziamento € 4.600.000,00, importo progetto € 5.011.000,00;
- 7) Lavori di Realizzazione di una colmata alla testata del Molo Carmine nella zona retrostante il Molo Martello per la riorganizzazione dell'area cantieristica - 1° lotto - consolidamento banchina di ponente - importo finanziamento e progetto € 23.900.000,00.

Per quanto riguarda i lavori di "**Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine**", con delibera n. 447 del 30.11.2006 è stata aggiudicata la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori all'A.T.I. SLED S.p.A./AIROLA PALI s.r.l., che ha offerto un ribasso del 21,560%.

I lavori sono stati consegnati con ritardo in quanto in data 20.04.2007 le aree del molo Carmine sono state sequestrate; dopo varie richieste alla Procura della Repubblica presso il tribunale di Napoli, di dissequestro dell'area al fine di consentire l'esecuzione dei lavori appaltati, solo in data 22.04.2008 con verbale di dissequestro e restituzione disposto dall'Autorità Giudiziaria, in esecuzione all'ordinanza di restituzione di beni sottoposti a sequestro preventivo emessa dal tribunale di Napoli, sono state restituite le aree in testata del molo Carmine del porto di Napoli, interessate ai lavori.

Dopo la bonifica da ordigni bellici delle aree oggetto d'intervento, in seguito ai due verbali di consegna parziale dei lavori del 4.03.2009 e del 29.06.2009 in data 21.06.2010 è avvenuta la consegna definitiva dei lavori.

Nel corso dell'esecuzione dei lavori si sono verificate alcune circostanze impreviste ed imprevedibili che hanno comportato la necessità della redazione di una perizia di Variante Tecnica e Suppletiva che non comporta modifiche sostanziali ai lavori appaltati e non altera l'impostazione progettuale originaria (art. 132, comma1, lettera b) del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) ed il progetto esecutivo dei Lavori Complementari necessari all'esecuzione ed al perfezionamento dell'opera (art. 57, comma 5, lettera a) del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.).

La perizia di variante e dei lavori complementari è stata approvata con delibera n. 384 del 30.06.2011 per l'importo complessivo di € 13.200.000,00.

Relativamente ai lavori di "**Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di levante del molo Vittorio Emanuele II**", con delibera n. 638 del 28.12.2007, fu approvato il progetto esecutivo dell'importo complessivo di € 16.600.000,00 in seguito alla procedura di gara con delibera n. 563 del 14.10.2008 è stata ratificata l'esclusione di tutte le imprese partecipanti alla procedura di gara ed è stata dichiarata chiusa la procedura ristretta avente ad oggetto l'affidamento dei lavori.

Pertanto, è stato revisionato il progetto esecutivo, aggiornando i prezzi delle lavorazioni, che è stato poi approvato con delibera n. 671 del 23.12.2008 per l'importo complessivo di € 18.588.400,00 ed ad oggi è in corso la gara di appalto. Con delibera n. 21 del 20.01.2009 è stato approvato il nuovo bando di gara che è stato pubblicato in data 4.02.2009.

La gara è stata eseguita con procedura ristretta ai sensi dell'art. 55 del Codice degli appalti D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. è stata aggiudicata con delibera n. 4 del 07.01.2010 all'A.T.I. SAVARESE Costruzioni. SpA / ICAD Costruzioni Srl / SIF SpA. che ha offerto un ribasso del 38,13%.

Il contratto è stato stipulato in data 19.04.2010, n. 6125 di repertorio ed è stato registrato a all'Agenzia delle Entrate Napoli III in data 20/04/10 rep. n. 103/2, mentre i lavori sono stati consegnati in data 5.05.2010.

Con delibera n. 468 del 07.10.2011 è stata redatta una perizia di Variante Tecnica e Suppletiva che prevede lavori per un importo netto di € 10.787.460,10, comprensivo degli

oneri di sicurezza e la realizzazione di Lavori Complementari, al netto del ribasso d'asta e comprensivo degli oneri per la sicurezza di € 2.216.146,59. I lavori sono tutt'ora in corso.

Per quanto riguarda il progetto di "*Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2*" redatto nel mese di febbraio 2008 dell'importo complessivo di 23.100.000,00, con delibera n. 675 del 23.12.2008 è stato approvato in linea economica il progetto definitivo, e successivamente con delibera n. 153 del 11.03.2009 è stato approvato nel suo complesso il suddetto progetto ed è stato dato mandato all'ufficio contratti di procedere alla gara per l'affidamento dei lavori. Il bando di gara, approvato con delibera n. 165 del 20.3.2009, è stato pubblicato in data 1.04.2009 ed in data 27.01.2010 è stata diramata la relativa lettera d'invito.

Essendo scaduto in data 16.06.2010 il termine perentorio per la presentazione delle offerte, in data 18.06.2010 con disposizione del Presidente è stata nominata la prescritta Commissione giudicatrice che in data 3.11.2010 ha effettuato l'aggiudicazione provvisoria della gara.

Con delibera n. 545 dell'11.11.2010 sono stati aggiudicati definitivamente i lavori alla SOCIETA' ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A..

In data 03.08.2011 sono stati ultimati i rilievi ed indagini propedeutici alla progettazione esecutiva dei lavori.

Dopo un serrato confronto con il gestore del bacino, che ha avanzato alcune proposte al fine di migliorare il sistema di svuotamento dei Bacini nn. 1 e 2 e offrire maggiori garanzie operative in fase di gestione dell'impianto in relazione alla sua continuità, efficienza ed economia, in data 5 marzo 2012 è stato disposto l'inizio delle attività di progettazione esecutiva.

Mentre per quanto riguarda il progetto di "*Adeguamento rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini (1° lotto)*", nel mese di dicembre 2007 è stato consegnato il progetto definitivo aggiornato secondo le prescrizioni di cui al parere favorevole n. 68 del 21.12.2006 del Comitato Tecnico Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Campania Molise e del parere del Comune di Napoli - Servizio Progettazione Realizzazione e Manutenzione Fognature e Imp. Idrici.

Per tale progetto dell'importo di € 5.530.000,00 nel corso della validazione ai sensi degli artt. 46, 47 e 48 del Regolamento sui lavori pubblici n. 554/1999, è stato richiesto di aggiornare i prezzi dei lavori utilizzando il Prezzario della Regione Campania 2008, ai sensi dell'art. 133 comma 8 e 9 del D.L.vo n. 163 del 12.04.2006 e s.m.i., che ha comportato un aumento dell'importo dell'intervento; pertanto, con delibera n. 568 del 15.10.2008 è stato approvato il progetto definitivo dell'importo complessivo di 6.558.000,00 di cui € 5.596.951,76 per lavori a base di appalto (€ 5.318.648,76 per lavori soggetti a ribasso d'asta, € 215.085,16 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso ed € 63.217,84 per la progettazione esecutiva) e € 961.048,24 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

Il bando di gara è stato pubblicato in data 29.10.2008 e con delibera n. 427 del 31.07.2009 la stessa gara d'appalto è stata aggiudicata alla società G.E.A. S.p.A. che ha offerto un ribasso del 35,681%. In data 27.11.2009 è stato stipulato il relativo contratto di appalto (rep. n. 6038).

Trattandosi di appalto di progettazione ed esecuzione dei lavori (appalto integrato), con verbale di Consegna del 3 febbraio 2010 sono state avviate le attività di Progettazione Esecutiva delle opere oggetto dell'appalto che si è conclusa in data 26.07.2010 con la trasmissione degli ultimi elaborati progettuali da parte dell'impresa aggiudicataria.

In data 27.07.2010 sono stati consegnati i lavori relativamente all'area del molo Beverello/Angioino.

In data 29.12.2010 con delibera n. 683 è stata approvata la Perizia Tecnica di Variante redatta dalla Direzione Lavori ai sensi dell'art. 132, comma 1, lett. b, D.Lgs. n.163/06 e s.m.i. che contiene il progetto esecutivo dell'Impresa Appaltatrice. Con la stessa delibera, considerata la necessità di prevedere un intervento per la risoluzione delle problematiche connesse all'imminente apertura di un centro commerciale presso la Stazione Marittima, ai sensi dell'art. 57, comma 5, del D.Lgs. 163/06 e s.m.i., sono stati approvati anche tali lavori "complementari" a quelli di appalto, secondo il seguente quadro economico.

Infine, si precisa che gli ultimi due interventi sono stati commisurati alla disponibilità dei finanziamenti e rivisitati sulla base delle verifiche effettuate con il Corpo dei Piloti e la sezione tecnica della Capitaneria di Porto in relazione alle manovre di ormeggio ed evoluzione delle navi negli specchi acquei antistanti, pertanto è stata chiesta la variazione di programma che è stata approvata con D.M. 22.12.2009 n. 16389.

In particolare, per la Sistemazione della banchina del Piliero per ormeggi di punta e il consolidamento del tratto di banchina dell'antico molo dell'Immacolatella Vecchia adiacente alla calata del Piliero si sta procedendo alla realizzazione del solo intervento di **"Consolidamento banchine per il cabotaggio Immacolatella Vecchia lato Piliero"**. Il progetto definitivo fu trasmesso in data 15.12.2009 al Provveditorato interregionale alle OO.PP. per acquisire il parere del C.T.A., che nell'adunanza del 27.01.2010 con voto n. 2 ha ritenuto il progetto meritevole di approvazioni con prescrizioni.

Tra dette prescrizioni vi era la raccomandazione di trasmettere il progetto esecutivo all'esame del Comitato Tecnico Amministrativo, pertanto detto progetto è stato inviato al Comitato Tecnico Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture Provveditorato Interregionale alle OOPP Campania Molise, che nell'adunanza del 24.11.2010 ha espresso parere favorevole.

Con delibera n. 585 del 29.11.2010 è stato approvato il progetto esecutivo dell'importo complessivo di complessivo di € 5.011.000,00 di cui € 4.073.058,81 per lavori a base di appalto (€ 3.968.346,30 per lavori soggetti a ribasso d'asta e € 104.712,51 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso) e € 937.941,19 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

Il bando di gara è stato approvato con delibera n. 588 del 29.11.2011 ed è in corso di pubblicazione. In data 27.01.2011 è scaduto il termine per la presentazione della domanda di partecipazione alla gara, ed in data 21.02.2011 con delibera n. 61 è stata approvata la lettera d'invito ed il relativo inoltro a 34 imprese su 36 che ne hanno fatto richiesta.

Nell'ambito della procedura d'appalto, con seduta pubblica in data 05.05.2011, sono state aperte le offerte economiche dei partecipanti e n. 6 imprese sono risultate presunte anomale avendo offerto un ribasso compreso tra il 38.721% ed il 50.256%, superiore a quello considerato soglia di anomalia risultato pari al 38,4811%. Pertanto, ai sensi degli artt. 87 e 88 del D.Lgs 163/06 e s.m.i., si sta procedendo alla verifica di congruità delle offerte presunte anomale.

Mentre per la **"Realizzazione di una colmata alla testata del Molo Carmine nella zona retrostante il Molo Martello per la riorganizzazione dell'area cantieristica"** si è proceduto alla realizzazione di un primo lotto riguardante i **"Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine"**.

Tale progetto, dell'importo di € 21.500.000,00 fu trasmesso al Comitato Tecnico Amministrativo (C.T.A.) presso il Provveditorato interregionale alle Opere Pubbliche per la Campania ed il Molise per acquisire il relativo parere. Successivamente il C.T.A., con voto n. 10 del 24.03.2009, ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni. Pertanto, è stato redatto il progetto esecutivo con la rivisitazione dei prezzi unitari che

ha comportato un aumento dell'importo delle lavorazioni, per l'importo complessivo del Quadro economico di € 23.900.000,00. Detto progetto è stato trasmesso in data 6.12.2010 al C.T.A. per l'approvazione di competenza.

Nell'adunanza del 21.12.2010 il Comitato Tecnico Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture-Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Campania Molise, ha espresso il parere favorevole sul citato progetto esecutivo.

Con delibera n. 677 del 23.12.2010 è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori di Consolidamento statico ed adeguamento funzionale della banchina di ponente del molo Carmine" dell'importo complessivo di € 23.900.000,00 secondo il seguente quadro economico.

Con delibera n. 678 del 23.12.2010, è stato autorizzato l'ufficio contratti dell'Autorità Portuale ad espletare la procedura ristretta (ex art. 55 comma 1 del D.Lgs. 163/06) per l'affidamento dei lavori in argomento con aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa. Il bando di gara è stato pubblicato in data 3.01.2011.

Infine questa Autorità Portuale ha ricevuto i seguenti finanziamenti:

- € 4.131.655,19 con fondi Intesa di Programma, Accordo di Programma Quadro Stato Regione Campania - Decreto Dirigenziale n. 167 del 04.05.2007;
- € 9.100.000,00 con Legge n. 296/2006 (Finanziaria 2007), art. 1 comma 994 - D.M. n. 118/T dell'1.08.2007;

Con il primo finanziamento sono stati cofinanziati i lavori di "**Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane**". Il progetto definitivo, redatto da tecnici interni dell'Autorità Portuale di Napoli, con nota A.P. n. 952 del 30.06.2011 è stato trasmesso al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Campania ed il Molise per acquisire del parere di competenza.

In data 20.07.2011 il Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato si è espresso con parere favorevole con voto n. 106, acquisito al prot. A.P. n. 7557 del 29.12.2011.

Mentre con il secondo finanziamento sono stati cofinanziati i lavori di "**Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini**", il cui progetto definitivo è stato trasmesso con nota prot. A.P. n. 7550 del 11.12.2008 da parte del Concessionario di riferimento. A seguito di richiesta di chiarimenti ed approfondimenti scaturiti dall'esame del progetto da parte della commissione relatrice del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato, il progetto definitivo è stato rielaborato e ritrasmissione con dal Concessionario nota A.P. n. 6501 del 26.10.2011. In data 27.1.2012 il Responsabile del Procedimento ha richiesto di integrare il progetto stesso con indagini profonde di tipo ambientale al fine di scongiurare preventivamente l'ipotesi che il ritrovamento di fattori inquinanti possa comportare varianti nella realizzazione dell'intervento.

Con delibera n. 559 del 19.11.2010 è stata aggiudicata la gara per l'affidamento dei servizi bancari e finanziari finalizzati alla assunzione del mutuo bancario necessario per il finanziamento dei lavori in argomento, ai sensi dell'art. 1 comma 994 della legge n. 296/2006 (Finanziaria 2007).

Per quanto riguarda il **PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA MONUMENTALE** del porto di Napoli (Angioino - Beverello - Darsena Acton e Molo S. Vincenzo), come riportato nella relazione dello scorso anno, con delibera n. 29 del 5.11.2010 è stata richiesta la messa in liquidazione della società **NAUSICAA s.c.p.a.** A seguito della stessa l'Assemblea dei soci, nella seduta del 16.11.2011, ha approvato il progetto di liquidazione nel quale è contenuta la proposta di assegnazione dell'attività progettuale relativa al Waterfront della zona

portuale di Napoli all'Autorità Portuale, nella qualità di socio di maggioranza e di naturale destinatario, con il subentro di questa a Nausicaa anche nel rapporto contrattuale con il Raggruppamento Temporaneo di professionisti, con mandataria la "Sarl d'architecture Euveè Blisson Saint Gealme".

Agli inizi del 2012 è stata sottoscritta la scrittura privata volta a cedere l'attività progettuale relativa al waterfront della zona portuale, facendo così subentrare l'Autorità Portuale nel contratto del 5.06.2007 con il suddetto Raggruppamento temporaneo di professionisti, nello stato di fatto e di diritto nel quale lo stesso si trova.

Resta ancora in sospeso la problematica relativa alla destinazione d'uso dell'edificio denominato "Immacolatella Vecchia". Come relazionato precedentemente, infatti, l'Autorità Portuale aveva destinato tale edificio per le attività della **FONDAZIONE MUSEO DELL'EMIGRAZIONE** costituita, tra la Regione Campania e l'Autorità Portuale di Napoli, dal novembre 2005, (con personalità giuridica di diritto privato senza fini di lucro) per la realizzazione e gestione di tale museo.

L'Autorità Portuale, oltre ad aver provveduto a liberare l'edificio dell'Immacolatella dagli alloggi del personale della Capitaneria di Porto che lo occupavano (garantendone a proprie spese un adeguato alloggio alternativo), ha deliberato in Comitato Portuale il conferimento del bene alla Fondazione, mentre la Regione Campania si era impegnata a finanziare l'avvio delle attività della nascente Fondazione, nonché i costi di restauro dell'edificio e di allestimento del museo (tale quota di partecipazione non è stata mai versata).

Nell'arco di tempo tra l'inizio del 2006 ed il 2008, sono state affrontate diverse questioni, in incontri e sopralluoghi tecnici - sulle necessità funzionali e di spazi per la realizzazione della struttura museale - tra l'Autorità Portuale, la Regione Campania ed il Consiglio di Amministrazione della Fondazione.

Nel febbraio 2009, l'Autorità Portuale, al fine di valutare le reali e concrete possibilità di rapida attuazione della struttura museale, anche in relazione alla situazione di stallo e incertezza da parte della Regione Campania in merito all'attivazione dei finanziamenti necessari per la realizzazione del museo (progetto di restauro e rifunzionalizzazione dell'edificio), pur confermando la volontà a concedere in concessione l'edificio dell'Immacolatella Vecchia, ha espresso perplessità all'utilizzo di altri spazi adiacenti all'edificio, ritenuti necessari e indispensabili agli usi e funzioni propri del porto, ponendo tra l'altro in evidenza la necessità di un improcrastinabile restauro ed utilizzo dell'edificio storico onde evitarne l'aggravarsi dello stato di degrado e abbandono. Tale necessità è stata formalmente sottolineata anche dalla Soprintendenza ai BAPSAE con la nota n. 5123 del 27.10.09.

Data la preoccupazione circa l'impossibilità nel proseguire fattivamente le attività della Fondazione, dell'ulteriore degrado e decadimento dell'edificio dell'Immacolatella Vecchia, nonché del perdurare dell'improduttività patrimoniale del bene, l'Autorità portuale, con nota n. 1448 del 18.11.2009, sollecitava la Regione Campania, nell'ambito degli impegni assunti, all'attivazione di provvedimenti concreti ed immediati per la realizzazione della sede museale.

Nel dicembre 2009 tutti i componenti del CdA della Fondazione, prendendo atto dello stato di stallo e non potendo svolgere il proprio ruolo in mancanza di atti concreti per lo svolgimento delle attività proprie della Fondazione, presentavano alla Regione Campania formale lettera di dimissioni.

Dopo successivi solleciti da parte dell'A.P. e gli incontri avuti nei primi mesi del 2010, la Regione Campania si impegnava a finanziare, con fondi Europei ed in tempi ragionevolmente brevi gli interventi di restauro e rifunzionalizzazione dell'edificio dell'Immacolatella Vecchia, impegnandosi ad attivarne immediatamente le relative procedure.

L'A. P., ottemperando a quanto concordato, presentava formalmente alla medesima Regione

Campania (nota del 22.03.2010) la documentazione necessaria per attivare i suddetti finanziamenti, allo stato, non ancora assegnati.

L'attività della fondazione, pertanto, allo stato attuale risulta sospesa e nell'anno in corso si dovrà verificare, all'attualità, la sussistenza dei presupposti che originarono tale iniziativa.

La problematica dell'escavo dei fondali

L'esecuzione dei lavori di dragaggio occorrenti per il ripristino e/o l'approfondimento dei fondali all'interno di tutto il bacino portuale di Napoli, ad oggi, risulta condizione primaria per lo sviluppo ed il rilancio delle attività portuali. Tale situazione risulta sempre più penalizzante per le attività portuali in quanto l'innalzamento dei fondali limita fortemente la potenzialità ricettiva delle banchine.

Il Ministero dell'Ambiente nell'affidare ad ICRAM l'incarico di redigere un progetto preliminare di bonifica per l'intero ambito del Porto di Napoli ha ritenuto che lo stesso ricadesse, per la sua intera estensione, nel Sito di Bonifica di Interesse Nazionale di Napoli Orientale.

Tale circostanza comporta l'obbligo di procedere alla caratterizzazione ambientale, ai fini di bonifica, di tutte le aree incluse in detto perimetro, propedeuticamente ad ogni altro intervento, compresi anche quelli di escavo.

Il piano di caratterizzazione ambientale ai fini di bonifica del S.I.N. di Napoli Orientale, contenuto nel documento generale "Piano di caratterizzazione ambientale dell'area marino costiera prospiciente il litorale dal fiume Garigliano a S. Agnello", redatto dall'ICRAM ed approvato con prescrizioni dalla Conferenza di Servizi "comma 2" per il sito di Napoli Orientale del 15.4.2003, è stato assunto a base delle attività di caratterizzazione affidate da questa Autorità Portuale all'Istituto C.N.R. - I.A.M.C. di Napoli.

Con nota del 17.01.2006 gli esiti delle indagini condotte sono stati trasmessi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio che, sulla scorta dei risultati acquisiti, ha affidato all'I.C.R.A.M. l'incarico di redigere il Progetto preliminare di bonifica dell'intera area a mare del S.I.N. di Napoli Orientale.

Detto progetto è stato approvato nella Conferenza di Servizi decisoria del 28.02.2006 che, contestualmente, ha richiesto all'ICRAM di presentare un documento in cui si ipotizzasse una suddivisione in lotti dell'intera area da bonificare.

Di tale documento, che suddivideva l'intero bacino portuale in sei aree d'intervento, ha preso atto la Conferenza di Servizi decisoria del 21.11.2006, nel corso della quale si è preso atto anche della proposta dell'Autorità Portuale di Napoli che, invece, individuava 18 zone funzionali al fine di ottimizzare le future attività di bonifica ambientale.

La scelta di frazionare maggiormente l'area di intervento è scaturita sia dalla necessità di garantire, il più possibile, l'operatività degli accosti sia dall'obiettivo di limitare al massimo l'impatto ambientale dei lavori di bonifica.

La legge 27 dicembre 2006, n. 296, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007), al comma 996, contiene disposizioni inerenti ai lavori di dragaggio nell'ambito dei bacini portuali.

Detto comma prevede, fra l'altro, che il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare la dispersione in mare del materiale contaminato, va presentato dall'Autorità Portuale al Ministero delle Infrastrutture che lo approva entro trenta giorni, sotto il profilo tecnico-economico, e lo trasmette al Ministero dell'Ambiente e TTM per l'approvazione definitiva che deve intervenire, con decreto, entro trenta giorni dalla

suddetta trasmissione.

Con Decreto del 7 novembre 2008, pubblicato nella G.U. n. 284 del 4.12.2008, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emanato il Regolamento di *Disciplina delle operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296* che, di fatto, stabilisce l'iter procedurale relativo alla redazione dei progetti di dragaggio.

Va evidenziato che gli Accordi di Programma del 5.07.2007 e del 21.12.2007, hanno previsto, fra l'altro, che l'Autorità Portuale di Napoli, per la realizzazione del terminale di Levante, può utilizzare i sedimenti non pericolosi provenienti dalla bonifica dei fondali dell'area portuale e idonei ad essere conferiti in casse di colmata.

Per quanto detto appare evidente che i quantitativi di dragaggio più rilevanti (mc. 1.200.000) ed il relativo refluento in cassa di colmata potranno concretizzarsi a seguito della realizzazione della cassa di colmata di Levante.

Un primo progetto di **DRAGAGGIO URGENTE DI UNA PARTE DEI FONDALI DEL PORTO DI NAPOLI E REFLUIMENTO DEI SEDIMENTI DRAGATI NELLA CASSA DI COLMATA ESISTENTE IN LOCALITÀ VIGLIENA**, approvato, con prescrizioni, con Decreto n. 29 dell'8.03.2010 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è stato vanificato da un'eccezionale mareggiata, verificatasi nel mese di marzo 2010, che ha danneggiato per alcuni tratti la cassa di colmata di Vigliena, costringendo l'Autorità Portuale a predisporre un progetto di immediato ripristino.

A tal fine è stato redatto il progetto di **RIPRISTINO DI UNA PARTE DELLA CASSA DI COLMATA SITA IN LOCALITÀ VIGLIENA PER IL CONFERIMENTO E REFLUIMENTO DEI SEDIMENTI PROVENIENTI DAL DRAGAGGIO URGENTE DI UNA PARTE DEI FONDALI DEL PORTO DI NAPOLI** che, allo stato attuale non ha ancora conseguite le prescritte approvazioni/autorizzazioni.

Nelle more dell'approvazione di detto progetto, considerato che i lavori di ripristino della cassa colmata richiedono tempi relativamente lunghi e, comunque, incompatibili con le esigenze di dragaggio si è reso necessario procedere ad una rivisitazione del progetto così da poter procedere al dragaggio immediato dei sedimenti al fine di garantire la funzionalità immediata di alcune aree strategiche del porto di Napoli.

Il "Progetto Esecutivo Revisione" ed il "Progetto Esecutivo I Stralcio" dei lavori di **DRAGAGGIO URGENTE DI UNA PARTE DEI FONDALI DEL PORTO DI NAPOLI E REFLUIMENTO DEI SEDIMENTI DRAGATI NELLA CASSA DI COLMATA ESISTENTE IN LOCALITÀ VIGLIENA** è stato approvato, con prescrizioni, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con Decreto n. 605/TRI/Di/B del 14.09.2010.

Tale Progetto prevede la suddivisione dell'intero intervento di dragaggio in due distinte fasi operative:

- fase 1 - dragaggio del canale di accesso al Porto e dei fondali della Darsena Granili adiacenti al Molo Bausan, per un volume complessivo di circa 70.000 mc, e deposito dei materiali dragati nell'area della vasca n. 1 della cassa di colmata, previo realizzazione delle vasche di deposito temporaneo secondo quanto previsto dall'art. 5 comma 11 quinquies della Legge n. 84/1994;
- fase 2 - che si concretizzerà solo dopo la riparazione della vasca n. 2 della colmata di Vigliena - dragaggio di parte dei fondali della darsena Pollena e parte dei fondali della darsena Diaz, per un volume complessivo di circa 60.000 mc, e refluento diretto in cassa di colmata dei sedimenti dragati, unitamente a quelli precedentemente stoccati.

Con delibera n. 460 del 21.09.2010 è stato approvato il Progetto Esecutivo Generale dei lavori relativi al "Dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli e refluo dei sedimenti dragati nella cassa di colmata esistente in località Vigliena" dell'importo complessivo di € 7.600.000,00 ed il relativo Progetto Esecutivo 1° Stralcio dell'importo di € 4.250.000,00.

Inoltre, con la stessa delibera è stato autorizzato l'impegno della spesa di € 4.250.000,00, di cui € 3.183.303,57 per lavori a base di appalto (€ 3.100.115,76 per lavori soggetto a ribasso d'asta e € 83.187,81 per oneri della sicurezza) ed € 1.066.696,43 per somme a disposizione dell'Amministrazione, per la realizzazione dei lavori relativi al citato Progetto Esecutivo 1° Stralcio.

In data 9.11.2010 si è svolta la seduta pubblica per l'aggiudicazione della gara d'appalto dei lavori in argomento.

Con verbale dell'11 gennaio 2011, a seguito delle attività di verifica e valutazione delle giustificazioni delle offerte presunte anomale, la Commissione di gara ha provvisoriamente aggiudicato i lavori all'impresa L.E.MA.PO.D. S.p.A.

L'aggiudicazione definitiva è intervenuta con delibera A.P. n. 6 del 12.01.2011.

Considerato che l'art. 2 del citato Decreto n. 605/TRI/Di/B, stabiliva che gli interventi di Progetto dovessero essere monitorati e svolti sotto la vigilanza dell' I.S.P.R.A. e dell' A.R.P.A. Campania, con nota n. 1329 del 12.11.2010 l'Autorità Portuale di Napoli richiedeva ai citati enti di voler, ognuno per quanto di sua competenza, definire gli atti amministrativi da formalizzare e quantizzare i relativi costi per lo svolgimento delle suddette attività di monitoraggio.

In ottemperanza delle richieste formulate dai tecnici del Ministero dell'Ambiente, con nota n. 281 del 2.02.2011 si trasmetteva alla Direzione Generale per la qualità della Vita la documentazione illustrativa delle campagne di indagini geotecniche condotte nelle aree di intervento ed in quelle limitrofe, le relative interpretazioni, un piano di monitoraggio periodico per verificare eventuali cedimenti totali e differenziali indotti dal materiale stoccato ed, infine, le note di calcolo riguardanti le deformazioni differenziali dei teli di impermeabilizzazione.

In data 22.03.2011 la Capitaneria di Porto di Napoli rilasciava il Nulla Osta per l'esecuzione delle attività di ricognizione-bonifica da ordigni bellici nelle aree interessate dalle attività di dragaggio. Allo stato attuale si è già completata la prima fase delle attività di ricognizione-bonifica da ordigni bellici e si è in attesa del rilascio delle previste certificazioni di avvenuta bonifica.

In data 23.03.2011 è stato sottoscritto il Verbale di Consegna dei Lavori.

Con nota assunta a prot. A.P. n. 3067 del 26.04.2011 l'A.R.P.A. Campania trasmetteva una proposta di Convenzione, corredata dei relativi costi, relativa alle attività di vigilanza di cui all'art. 2 del Decreto MATTM n. 605/TRI/Di/B.

Con delibera A.P. n. 294 del 19.05.2011 veniva approvata la bozza di Convenzione per la disciplina delle attività di monitoraggio e vigilanza affidate all'ARPAC dalle prescrizioni di cui all'art. 2 del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 605/TRI/Di/B del 14.09.2010;

In data 06.10.2011 si teneva a Roma, presso il Ministero dell'Ambiente, una riunione con ISPRA ed ARPAC per definire le modalità operative connesse al Piano di Monitoraggio di cui all'art. 2 del Decreto Ministeriale n. 605/TRI/Di/B del 14.09.2010.

Da tale riunione scaturivano le indicazioni conclusive circa la strumentazione da utilizzare

e le strategie operative da porre in essere per ottemperare al Piano di Monitoraggio redatto da ISPRA ed ARPAC, la cui versione definitiva è stata trasmessa con nota ISPRA n. 36006 del 27.10.2011, assunta a prot. A.P. n. 6686 dell'8.11.2011.

Con nota n. 1337 del 14.10.2011 veniva trasmessa al Comune di Napoli - Dipartimento Ambiente la documentazione necessaria al rilascio dell'autorizzazione allo scarico in mare dell'acqua di drenaggio dei sedimenti dragati.

Allo scopo di avviare la realizzazione delle campagne di monitoraggio *ante operam*, di cui all'art. 2 del Decreto MATTM n. 605/TRI/Di/B, propedeutiche all'esecuzione del dragaggio vero e proprio, con fax A.P. n. 1350 del 9.11.2011 i rappresentanti di ISPRA ed ARPAC venivano convocati per il giorno 28.11.2011 presso l'Area Tecnica dell'Autorità Portuale di Napoli.

In tale data, benché risultassero presenti solo i tecnici dell'ISPRA, con l'ausilio della ditta affidataria e con la consulenza del CNR-IAMC, si dava inizio alle attività di campo che si protraevano nell'arco temporale compreso fra il 28 novembre 2011 ed il 9 dicembre 2011.

In data 14.12.2011 si teneva, presso la sede dell'Autorità Portuale una riunione a cui intervenivano, oltre all'Autorità Portuale, i rappresentanti di ISPRA, ARPAC, CNR e ditta appaltatrice, per verificare le attività svolte e valutarne gli esiti. Nel corso di tale riunione, dopo avere evidenziato alcune criticità occorse durante l'esecuzione dei monitoraggi *ante operam*, sia ISPRA che ARPAC convenivano che le misure eseguite fra il 28 novembre ed il 9 dicembre 2011 non potessero essere considerate valide.

In pari data il Presidente dell'Autorità Portuale di Napoli ed il Direttore Generale dell'ARPAC sottoscrivevano la Convenzione, rep. 403/11, per le attività di controllo nell'ambito dell'esecuzione del Dragaggio urgente di una parte del Porto di Napoli e refluentamento dei sedimenti dragati nella cassa di colmata esistente in località Vigliena.

In data 28.12.2011 iniziava la campagna di monitoraggio *ante operam* condotta sotto la supervisione dei tecnici di ARPAC ed ISPRA. Tale campagna si protraeva tra il 28.12.2011 ed il 4.01.2012. I risultati preliminari della campagna di indagini *ante operam* sono stati trasmessi dalla ditta assuntrice con nota del 16.01.2012.

Nelle more dell'effettuazione delle analisi di laboratorio sui campioni prelevati e dell'interpretazione dei risultati strumentali, in data 09.01.2012 iniziavano i lavori di dragaggio veri e propri con il prelievo dei sedimenti nell'area denominata A1 e conferimento degli stessi nella vasca di deposito temporaneo.

Già dai primi giorni è apparso evidente che, a causa della particolare granulometria del sedimento, del suo stato di contaminazione da idrocarburi e delle avverse condizioni climatiche, caratterizzate da un'elevata piovosità, il processo di drenaggio dell'acqua interstiziale risultava piuttosto difficoltoso con, conseguente, allungamento dei tempi di essiccamento.

Tale circostanza determinava, nell'area di deposito temporaneo, condizioni tali da rendere difficoltosa la movimentazione del materiale dragato in quanto i mezzi d'opera, spesso, rimanevano impantanati.

Ciononostante la operazioni di dragaggio proseguivano utilmente sino al 6 febbraio 2012, giorno in cui la società esecutrice comunicava che dette attività erano totalmente ferme per i già citati problemi di allontanamento dell'acqua dai cumuli di sedimento.

In seguito a tale comunicazione, il giorno 7.02.2012, il Direttore dei Lavori si recava in cantiere e, constatato il persistere delle lamentate condizioni e preso atto dell'impossibilità di conferire ulteriore materiale nell'area di deposito temporaneo, disponeva, con decorrenza immediata, la sospensione dei lavori di dragaggio dei fondali

portuali.

Disponeva, inoltre, che l'impresa proseguisse le operazioni di movimentazione e spandimento dei materiali già presenti nell'area di deposito temporaneo allo scopo di favorire l'allontanamento dell'acqua interstiziale e velocizzare i processi di essiccamento dei sedimenti.

Sono state attuate varie sperimentazioni per accelerare il processo di essiccamento.

All'atto della sospensione delle operazioni di dragaggio il quantitativo di sedimenti depositato risultava pari a circa 12.500 mc.

4.4 Infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare", risultati finali e prospettive future

Affinché il porto di Napoli consolidi la sua funzione di uno snodo fondamentale del sistema delle autostrade del mare sono state programmate una serie di infrastrutture per il potenziamento delle banchine ed il miglioramento della viabilità interna al porto, in questa prospettiva dopo l'ultimazione del Consolidamento e ed adeguamento del Molo Immacolatella Vecchia è stata eseguita la progettazione per la predisposizione di ormeggi di punta alla Calata del Piliero.

In alternativa si è ipotizzato di intervenire sull'adiacente molo Immacolatella Vecchia consolidando i muri di banchina del vecchio molo e rendendo più funzionale l'ormeggio.

Al fine di migliorare la funzionalità operativa dell'area turistico-passeggeri è in corso di completamento la riqualificazione della viabilità di collegamento fra il piazzale Angioino ed il piazzale Pisacane, con la razionalizzazione dei flussi di traffico, la realizzazione di aree dedicate al parcheggio dei trailers, aree di sosta dedicate ai bus turistici, aree di sosta dedicate al traffico passeggeri, e l'organizzazione dei flussi verso la nuova Stazione Marittima Sussidiaria alla Calata Porta di Massa, destinata ai traffici del cabotaggio per le isole minori.

In particolare, l'avvenuta apertura della nuova Stazione Marittima ha consentito lo spostamento dei flussi veicolari e passeggeri per i traghetti dal Molo Beverello, dove permangono i collegamenti alle isole con i mezzi veloci, alla Calata Porta di Massa, con una maggiore disponibilità di aree per l'ormeggio e la sosta delle auto. Contestualmente è stato istituito da parte dell'Autorità Portuale, un servizio di navette interno di collegamento fra il Molo Beverello e Calata Porta di Massa, realizzando una sinergia del sistema di cabotaggio.

Per rendere possibile tale spostamento sono stati effettuati alcuni interventi tra cui la creazione di scivoli e l'abbattimento di un edificio per ricavare un'adeguata area di accumulo per gli automezzi in attesa d'imbarco.

5. SECURITY

5.1 Opere realizzate ed avviate

Nel porto di Napoli il volume di traffico delle navi passeggeri in navigazione nazionale e internazionale sfiora ormai i 10 milioni di passeggeri, un vero record che colloca il porto nei primissimi posti al mondo per numero di passeggeri in transito, e rende, pertanto, i controlli di security particolarmente impegnativi.

Il porto di Napoli è uno scalo polifunzionale caratterizzato dalla presenza di traffico passeggeri, traffico commerciale e cantieristica. Il settore passeggeri e quello commerciale sono i due punti di forza di tale economia e, pertanto, si sono rese necessarie

una serie di nuove misure di sicurezza, valutando le possibili situazioni di rischio, al fine di predisporre un piano esecutivo del sistema di sicurezza tale da comprendere:

- progettazione del sistema di sicurezza del porto;
- definizione delle priorità e della sequenza di realizzazione;
- realizzazione del piano esecutivo sulle iniziative ad alta priorità e del relativo progetto esecutivo.

Oggi siamo alla fase di realizzazione di tale sistema per dotare lo scalo di Napoli della tecnologia necessaria per la prevenzione di atti di terrorismo e per fornire agli operatori del settore security tutti gli strumenti al fine di ottimizzare il proprio lavoro.

La nuova materia della Port Security inizialmente ha determinato un forte impegno dell'autorità portuale nel risolvere tutte le problematiche applicative.

E' da tenere presente la problematicità legata all'attuazione delle nuove disposizioni legislative in un porto che, nella sua parte dedicata alla crocieristica e passeggeri, è aperto alla città e dove, pertanto, non esiste una barriera doganale che filtra i soggetti che accedono alle aree portuali.

Ci si è trovati, quindi, a dover ricercare un giusto compromesso ed equilibrio tra l'abbattimento delle recinzioni portuali che, di fatto, lasciava vaste zone prive di sistema di controlli agli accessi, e l'esigenza di dover garantire la sicurezza delle infrastrutture portuali e delle navi ormeggiate, in attuazione delle nuove disposizioni.

Alla fine l'equilibrio è stato trovato in quanto proprio la normativa ha previsto che le misure di sicurezza devono essere attuate in ogni singolo impianto portuale (quindi non nel porto nella sua interezza) e, più specificatamente, dove si realizza l'interfaccia nave-porto. Pertanto, i singoli terminalisti della area portuale aperta hanno dovuto realizzare strutture tali da filtrare sottobordo i soggetti destinati ad avvicinarsi alla nave.

In merito al **Piano di Security del porto**, reso obbligatorio dal D.Lgs 203/07, approvato in via definitiva dal Prefetto della Provincia di Napoli in data 03.03.2009, prevede le nuove regole di fruizione delle aree portuali, le condizioni di accessibilità veicolare e pedonale differenti a secondo dell'area portuale nella quale si intende accedere oltre ad un consistente impiego di particolari guardie giurate ai varchi e lungo la viabilità.

Propedeuticamente all'elaborazione di tale Piano, è stata fatta da parte di questa Autorità Portuale la valutazione dei rischi di security dell'intero porto. Tale valutazione, così come previsto dal citato D.Lgs, è stata approvata dalla Capitaneria di porto.

Nel corso del 2010 è stato affidato, ad un gruppo di imprese specializzate nel settore security, il nuovo servizio di accesso ai varchi portuali, verifiche di security e viabilità. Tale affidamento è stato reso possibile a seguito dell'espletamento di una procedura di gara a termine della quale, l'aggiudicataria, a.t.i. S.G.S. s.a.s., ha proposto, nel servizio di vigilanza/sorveglianza, l'impiego di n. 27 addetti alla guardiania non armata e di n. 11 guardie particolari giurate.

L'aggiudicazione è avvenuta agli inizi del mese di settembre 2010.

Nell'anno 2011 le ditte aggiudicatrici hanno svolto il servizio suddetto garantendo un miglioramento delle risoluzioni legate alle problematiche di accesso ai varchi e a quelle legate alla viabilità stradale.

Anche per l'anno 2011 l'Autorità Portuale ha, inoltre, proceduto alle operazioni di riscossione successive all'emanazione del decreto n. 38/10, disciplinante la riscossione dei diritti di approdo e security, finalizzati a coprire le spese di realizzazione e manutenzione degli impianti/strutture, necessari al mantenimento delle condizioni di sicurezza del Porto, ed alla gestione del sistema di security portuale.

Inoltre, poiché, come si ricorderà, nel corso dell'anno 2009, in materia di diritti di security, sono intervenuti due D.P.R. che, in accoglimento di ricorsi giurisdizionali al Capo dello Stato proposti da Mediterranea Iciom ed Esso Italiana, hanno annullato il decreto AP n. 99/06, l'A.P. ha provveduto ad esperire una nuova istruttoria finalizzata alla emanazione di un nuovo provvedimento in materia. Tale provvedimento è stato emesso in data 30.07.2010 n.38 ed ha tenuto conto delle indicazioni dei D.P.R. che, in sintesi, richiedono all'A.P. una descrizione delle spese e degli investimenti relativi alla security e come essi siano distribuiti rispetto all'utenza portuale in modo che venga rispettata la congruenza tra i diritti riscossi e gli investimenti ed i servizi erogati nei confronti dei singoli settori del porto.

Per quanto riguarda le opere infrastrutturali destinate alla security, si segnala che, in seguito all'emissione da parte dell'International Maritime Organization (IMO) dell'International Ship and Port Security Code (ISPS), l'Autorità Portuale di Napoli ha realizzato uno studio per la realizzazione di un programma di sicurezza compatibile con le normative del su citato codice.

Tale studio ha permesso identificare il grado di esposizione al rischio di ciascuno degli elementi (beni, infrastrutture ecc) che costituiscono il porto stesso, definendo la strategia ed il programma di sicurezza.

Per tanto è stato approvato il progetto definitivo per i lavori relativi al "Adeguamento per "security" portuale - Sistema tecnologico di sicurezza Porto di Napoli" per un importo complessivo di € 12.500.000,00, avente come obiettivo il raggiungimento di un livello di sicurezza compatibile con le indicazioni del codice ISPS attraverso lo studio di un sistema tecnologico (gestibile centralmente mediante una apposita Centrale Operativa) e capace di soddisfare i requisiti individuati da citato studio.

Tale progetto è finanziato per l'importo di € 7.000.000,00 con fondi previsti dalla legge n. 413/98 - D.M. 25.02.2004 e per l'importo € 5.500.000,00 con fondi previsti dalla Legge n. 166/02 - D.M. 3.06.2004.

Considerato che le opere in oggetto possono essere annoverate tra quelle eseguibili con speciali misure di sicurezza e, pertanto, appaltabili previo esperimento di gara informale (procedura negoziata-trattativa privata), così come previsto dall'art. 82 del D.P.R. 554/99, per la realizzazione dei lavori si è ritenuto opportuno procedere ai sensi del comma 1 lettera b) dell'art. 19 della legge n. 109/94 e s.m.i. - trattandosi inoltre di lavori la cui componente impiantistica e tecnologica supera il 60% del valore dell'opera - affidando la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori mediante procedura negoziata accelerata, ex artt. 78 e 82 del D.P.R. 554/99, con aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, sulla base del progetto definitivo (appalto integrato).

Con delibera n. 60 del 14.02.2007 è stata aggiudicata la gara d'appalto all'A.T.I. Electron Italia s.r.l./Ingegneria & Software Industriale S.p.A., che ha offerto un ribasso del 13,194%.

Con Verbale di Consegna del 25 luglio 2007 sono state avviate le attività di Progettazione Esecutiva delle opere oggetto dell'appalto integrato per l'esecuzione dei lavori di realizzazione del Sistema Tecnologico di Sicurezza per il Porto di Napoli.

In data 23.10.2007 l'A.T.I. affidataria ha trasmesso il progetto esecutivo degli interventi a farsi in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 16 del Capitolato Speciale d'Appalto.

Alcune nuove esigenze specifiche connesse al sistema di Security, hanno indotto l'ATI appaltatrice a presentare delle proposte migliorative ai sensi dell'art. 11 del D.M. del 19.04.2000 n. 145 che vengono recepite nello stesso progetto esecutivo.

Con nota dell' 1.08.2008 l'A.T.I. appaltatrice ha trasmesso la *Perizia di Variante migliorativa di cui all'art. 11 del D.M. n. 145/2000 - Progetto Esecutivo* che è stata approvata con delibera A.P. n. 632 del 10.11.2008.

Con verbale del 19.01.2009 i lavori sono stati consegnati all'ATI appaltatrice.

Nel corso dei lavori è stato necessario apportare alcune variazioni legate a cause impreviste ed imprevedibili ed a motivazioni di carattere tecnologico ed esecutivo, i lavori hanno subito un fisiologico rallentamento e, pertanto, con delibere n. 141 del 8.03.2010 e n. 580 del 26 novembre 2010 il Presidente dell'Autorità Portuale ha accordato all'ATI esecutrice una proroga rispettivamente di 210 e di 250 giorni naturali e consecutivi, fissando al 20 giugno 2011 il nuovo termine per l'ultimazione dei lavori.

Inoltre, allo scopo di consentire la prosecuzione dei lavori, è stato necessario eseguire interventi, non contemplati nel progetto esecutivo approvato, che sono stati ordinati dalla direzione dei lavori e regolamentati mediante Verbali di Concordamento, Ordini e Note di servizio.

Considerato, inoltre, che :

- alcune esigenze dell'Autorità Portuale di Napoli sono significativamente mutate rispetto a quelle che ispirarono la redazione del progetto posto a base di gara;
- che nel corso dell'esecuzione dei lavori è mutato l'assetto portuale e la tecnologia ha subito notevoli evoluzioni;
- nel tempo si sono manifestate nuove ed ulteriori esigenze di controllo e monitoraggio, derivanti da una più approfondita definizione dei compiti istituzionali dell'Autorità Portuale, conseguente all'approvazione, da parte del Prefetto della Provincia di Napoli, del Piano di Sicurezza del Porto di Napoli, avvenuta in data 03.03.2009;

è risultato necessario redigere sia una Perizia di Variante in corso d'opera che recepisce le modificazioni già apportate al progetto e quelle derivanti dalle nuove esigenze sia un progetto di Lavori Complementari al Sistema di Sicurezza che contemplasse la realizzazione di un sistema integrato che consentisse l'automatizzazione della gestione dei transiti, la registrazione ed il monitoraggio dei transiti e delle percorrenze all'interno delle aree del Porto di Napoli, il controllo dei transiti sui varchi al fine di permettere l'accesso ai soli veicoli autorizzati, la raccolta e la gestione dei dati resi disponibili dai succitati sistemi al fine di generare informazioni utili all'Autorità Portuale per migliorare il controllo dell'area portuale.

Detta Perizia di Variante, redatta del Direttore dei Lavori ed il Progetto Esecutivo delle Opere Complementari redatto dall'ATI appaltatrice sono stati approvati con delibera A.P. n. 336 del 16.06.2011.

L'Atto Aggiuntivo rep. n. 6597 del 20.09.2011, con cui i lavori previsti nella Perizia di Variante e nel progetto delle Opere Complementari sono stati affidati all'A.T.I. Electron Italia s.r.l./Ingegneria & Software Industriale S.p.A., prevede un tempo utile pari a 450 giorni naturali e consecutivi.

Pertanto, considerato che :

- il Contratto d'Appalto rep. n. 5091 del 25 luglio 2007 fissava in 424 giorni naturali e consecutivi, a decorrere dalla data del Verbale di Consegna, il tempo utile per l'ultimazione dei lavori;
- il Verbale di Consegna dei Lavori del 19.01.2009 fissava al 18.03.2010 il termine per l'ultimazione delle opere;
- con delibera A.P. n. 141 dell' 8.03.2010 si concedeva all'ATI appaltatrice una proroga di 210

giorni naturali e consecutivi e, pertanto, si traslava al 13.10.2010 il termine per l'ultimazione delle opere;

- con delibera A.P. n. 580 del 26.11.2010 si concedeva all'ATI appaltatrice una ulteriore proroga di 250 giorni naturali e consecutivi e, pertanto, si traslava al 20.06.2011 il termine per l'ultimazione delle opere;
- il tempo utile per l'ultimazione dei lavori previsti nella Perizia di Variante e nel progetto delle Opere Complementari ha cominciato a decorrere dal 20.06.2011;

il termine ultimo per l'ultimazione dei lavori resta, attualmente, fissato all' 11.09.2012.

L'Autorità Portuale, da un punto di vista operativo, attraverso il suo Ufficio Security, nel corso dell'anno 2011, ha posto in essere una serie di attività correlate alla security e alla sicurezza portuale tra le quali si evidenziano le seguenti:

- quotidiani controlli ai varchi di accesso, al fine di impedire l'ingresso negli ambiti portuali di veicoli e persone non autorizzati;
- N. 41 - Verifiche ispettive degli apprestamenti di security, imposti dalla normative internazionali e comunitarie (I.S.P.S. code, Regolamento CE 725/04 e Direttiva CE 65/05) al fine di verificare la corrispondenza, alla normativa disciplinante la materia, degli apprestamenti posti in essere da coloro che operano presso le banchine pubbliche del Porto di Napoli banchina;
- N. 102 - Verifica del possesso dei requisiti per operare in ambito portuale da parte degli istituti di vigilanza che effettuano prestazioni in materia di security;
- N. 5 - Ispezioni, controlli ed eventuale posizionamento di cartellonistica in aree costiere sottoposte ad interdizione e ricadenti nella circoscrizione demaniale di competenza;
- N. 13 - Verifica e successiva rimozione, in collaborazione alla locale Capitaneria di Porto, di impianti di balneazione abusivi;
- N. 307 - verifiche sulle condizioni di sicurezza degli ambiti portuali;
- N. 139 - Verifiche presso i moli dove si effettuano riparazioni libere, ai sensi del D.lgs. 272/99.
- N. 248 - Verifiche attività della Compagni Unica Lavoratori Portuali, ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94.
- N. 248 - verifiche delle giornate di mancato avviamento al lavoro dei lavoratori portuali ai fini del computo della Cassa Integrazione Guadagni.
- N. 21 verifiche atte al controllo delle condizioni di sicurezza e della regolamentazione relativa ai bacini di carenaggio
- N.21 verifiche relative alla correttezza della fornitura del servizio navetta.

6. FINANZIAMENTI COMUNITARI

6.1 Notizie su opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità realizzati con finanziamenti o fondi europei

Sulla base della rendicontazione effettuata per gli interventi infrastrutturali ammessi al cofinanziamento comunitario sui fondi FESR - Legge 413/98 - DM 27.10.1999 - questa Autorità Portuale ha ricevuto una premialità di € 16.212.805,14, di cui:

- con decreto dirigenziale n. DEM/1- 71 del 30.12.2004, è stato assunto l'impegno di € 3.902.545,78, successivamente riscosso con reversale n. 1904 del 21.12.2005;
- con decreto dirigenziale DIV IV - 6042 del 21.12.2005 è stato assunto l'impegno di € 7.149.131,59, successivamente riscosso con reversali nn. 1844, 1845 e 1846 del 2.11.2009 per l'importo complessivo di € 7.149.129,78;

- con decreto direttoriale n. 2295/Pon del 18.12.2007 è stato assunto l'impegno di € 5.161.125,95 a favore di questa Autorità Portuale di Napoli.

I progetti di riutilizzo finanziati con le risorse "rinvenienti" dai rimborsi dei progetti volano del **PON Trasporti 2000/2006** sono i seguenti:

- 1) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata - NUOVO CIRCUITO DI PRESA ACQUA DI RAFFREDDAMENTO PER LA CENTRALE DI NAPOLI ORIENTALE E MISURE DI SICUREZZA DI EMERGENZA DELLA FALDA AI FINI DEL D.M. 471/99 - importo finanziamento e progetto € 12.012.801,52;
- 2) Consolidamento banchina levante molo V. Emanuele - importo finanziamento € 4.200.000,00, importo progetto € 16.600.000,00.

6.2 Informazioni sul loro stato di attuazione e segnalazione dell'eventuale insorgenza di problematiche

Per lo stato di attuazione dei suddetti progetti vedi quanto relazionato al par. 4.3.

7. GESTIONE DEL DEMANIO MARITTIMO

7.1 Notizie di carattere generale

Si premette che, con O.d.S. n. 21 del 10.11. 2011 è stato disposto che le attività procedurali di competenza dell'Ufficio Demanio vengono assegnate dal Dirigente dell'Area Istituzionale ed eseguite dal personale incardinato nel predetto Ufficio distinguendo, su base territoriale, il Demanio Costiero (il litorale demaniale marittimo rientrante nella giurisdizione dell'Autorità Portuale e precisamente: dal Molosiglio incluso fino alla Località La Pietra di Bagnoli, con esclusione del Porticciolo di Mergellina), ed il Demanio Portuale (Porto di Napoli, dalla Località Pietrarsa al Molo San Vincenzo e Base Navale della Marina Militare inclusi il Porticciolo di Mergellina ed il Porto di Castellammare di Stabia).

Si è provveduto altresì nel corso del 2011 alla tenuta dei registri della Autorizzazioni delle Licenze ed il Repertorio di tutti gli atti rilasciati dall'Autorità Portuale, atti pluriennali, contratti, convenzioni. A seguito delle tre revisioni del Repertorio, da parte dell'Agenzia delle Entrate Napoli 3 durante l'anno, nessuna contestazione è stata rilevata a carico dell'Autorità Portuale.

Sono stati inoltre rilasciati atti autorizzativi ex artt. 16, 17 e 68 L.84/94 per un totale di n.193 autorizzazioni. Il totale degli atti repertoriati è stato di n. 311, con un incasso per diritti di registrazione da parte dell'Agenzia delle Entrate di €108.786,13.

Nel corso dell'anno 2011 l'Autorità Portuale ha provveduto a rilasciare n. 88 licenze di concessione ex art. 36 C.N. di cui n. 18 ex novo, n. 62 rinnovi di precedenti concessioni, n. 6 subingressi ex art. 46 C.N. , n. 2 licenze suppletive e n. 3 atti pluriennali.

Si precisa che, nell'ambito di alcune procedure di rinnovo sono stati, altresì, regolarizzate occupazioni riferite a periodi pregressi.

Per quanto attiene al (Sistema Informativo Demanio) - **S.I.D.A.P.** anche nel corso dell'anno 2011, questa Autorità Portuale si è avvalsa delle procedure amministrative normalizzate per le attività connesse all'utilizzo dei beni demaniali marittimi, con

particolare riferimento alle procedure intese al rilascio delle concessioni ex novo o di rinnovo di precedenti titoli.

Oltre ai procedimenti sopra indicati, questa Autorità Portuale, nell'ambito di una più ampia attività di elaborazione delle cosiddette "Istruzioni procedurali sul demanio marittimo", ha esteso l'uso del modello domanda anche per la richiesta di attivazione di altri procedimenti, adottando quindi anche i modelli di domanda dal D3 al D8 e confermando l'impiego di una risorsa per la gestione della postazione S.I.D. dedicata alla importazione dei dati contenuti nei modelli di domanda, all'invio dei medesimi al C.O.N. e, soprattutto, alla assistenza all'utenza dell'ufficio demanio.

Per quanto attiene all'affidamento del servizio per la fornitura di n. 6 licenze d'uso di un software che consente l'automatizzazione del procedimento di rilascio delle concessioni anche attraverso la diretta importazione dei dati contenuti nel S.I.D., nel mese di dicembre 2011, la Società affidataria ha consegnato la bozza definitiva del prodotto al fine di consentire agli addetti ai lavori di testarlo per eventuali modifiche e/o integrazioni. Si prospetta che detto sistema informatico possa essere operativo per la fine del 2012.

Fermo restando quanto sopra, di seguito si illustrano i procedimenti amministrativi attivati e/o conclusi in ordine alla gestione del demanio marittimo.

Sulla scorta delle indicazioni programmatiche del **SETTORE DELLA CANTIERISTICA E DELLE RIPARAZIONI NAVALI**, di cui alla delibera di Comitato Portuale n.52/01 e ss., nel corso del 2010, si è proceduto a porre in essere le seguenti attività:

1) Palumbo S.p.A. - Nell'anno 2011 sono proseguite le attività istruttorie previste dalla delibera di Comitato Portuale n.20 del 08/07/2009 con la quale veniva stabilito il rilascio di una concessione quindicennale (quale rinnovo delle preesistenti concessioni) per il periodo 01/01/2008-31/12/2022, per le occupazioni alla Calata Marinella (palazzina uffici e spogliatoi, tettoia uso officina, area e specchio acqueo per mantenimento cantiere con annessa officina, il tutto per lo svolgimento della propria attività nel settore della cantieristica e delle riparazioni navali). Quanto sopra, nelle more del completo e definitivo trasferimento ed accentramento di tutte le proprie attività sul Pontile Vittorio Emanuele (come previsto dalla concessione trentennale stipulata in data 18/06/2008 e subordinatamente al trasferimento in altro sito portuale di concessionari terzi per i quali non si è proceduto al rinnovo del titolo concessorio) e, pertanto, con impegno all'immediato rilascio delle precedenti occupazioni per effetto del trasferimento sulle nuove aree, non appena se ne verificheranno le condizioni.

2) Cantieri del Mediterraneo S.p.A. - A seguito della convenzione stipulata in data 26/10/2007-rep.n.5118 con la società, sono in corso le procedure tecniche ed amministrative finalizzate all'approvazione ed alla successiva esecuzione degli interventi previsti su impianti, bacini e banchine di proprietà dello Stato ed in concessione alla predetta società.

3) Nel corso del 2011 è stata effettuata una procedura ad evidenza pubblica per l'assentimento in concessione della banchina di levante del molo Carmine - ormeggio n.32 (destinata alle demolizioni navali con delibera di Comitato Portuale n.11 del 26/06/09). Sono pervenute istanze in concorrenza rispetto a quella avanzata dalla Coop. Demolitori Porto Napoli. La procedura di aggiudicazione non si è ancora conclusa.

Per quanto attiene alla gestione della fascia costiera di competenza di questa A.P., nel

corso del 2011:

- dopo il completamento delle attività di bonifica da parte del Commissario Straordinario di Governo del S.I.N. di Napoli Orientale sugli arenili e specchi acquei in località San Giovanni a Teduccio, rientranti nella maggior parte delle aree su cui è prevista la realizzazione del porto turistico da parte della **Porto Fiorito s.p.a.** (concessione pluriennale n.136-Rep.n.5223), con riconsegna delle stesse in data 15/01/2010, si è proceduto alla consegna a Porto Fiorito di circa 300.00 mq. (rispetto ai 357.000 previsti in concessione) di aree demaniali marittime per l'avvio dei lavori del porto turistico-I Lotto. Restano da consegnare una residua parte sulla quale sono in corso interventi pubblici da parte dell'A.P. (cassa di colmata di Vigliena). Un'altra piccola porzione è ancora sotto sequestro giudiziario nei confronti di terzi e, quindi, non se ne ha la materiale disponibilità. Sono, stati, altresì esclusi, al momento, gli immobili ex Corradini.

E' proseguita anche nel corso dell'anno 2011 l'attuazione del **Piano Ormeggi del Lungomare di Napoli**, predisposto da questa Autorità Portuale di concerto con le altre PP.AA. locali competenti in merito, che ha consentito la realizzazione di circa 450 posti barca, distribuiti su tre distinti specchi acquei del lungomare di Napoli destinati all'attività di ormeggio natanti c/terzi (gestiti da tre distinti soggetti individuati all'esito di apposita procedura ad evidenza pubblica) con utilizzo di strutture eco-compatibili finalizzate anche al ripopolamento della fauna marina.

Dopo l'avvenuta formalizzazione del titolo concessorio per due soggetti, nel corso dell'anno 2011 si è deliberato il rilascio della licenza di concessione anche per il terzo soggetto, subordinatamente agli accertamenti circa il possesso dei necessari requisiti soggettivi.

Anche nel corso dell'anno 2011 non si è potuto procedere alla riattivazione delle concessioni relative agli arenili posti a sud della **colmata di Bagnoli** in quanto non sono stati completati gli interventi di bonifica a suo tempo disposti dal Ministero dell'Ambiente, ad esclusione delle porzioni di arenili non oggetto di bonifica.

Per quanto riflette, invece, gli arenili posti a nord della colmata permangono gli effetti dei danni derivanti dalle mareggiate presso l'arenile antistante l'I.T.N. Duca degli Abruzzi (con fuoriuscita del telo in TNT dalla sede di apposizione). A seguito di quanto anzidetto vige ancora, a salvaguardia della salute pubblica, l'interdizione di detta porzione di arenile fino all'espletamento dei necessari interventi.

Relativamente alla gestione degli accosti della **Darsena Acton** del porto di Napoli, anche nel corso dell'anno 2011 gli stessi sono stati destinati al servizio di charter velico e, pertanto, ai sensi del vigente regolamento, sono state emesse nn. 22 autorizzazioni per il periodo dal 1° ottobre 2010 al 31 marzo 2011 e nn. 19 autorizzazioni per il periodo dal 1° aprile 2011 al 30 settembre 2011.

Il corrispettivo complessivo richiesto a fronte dell'utilizzo dei suddetti accosti è stato di € 94.929,00.

Non è stato ancora possibile rivisitare il suddetto regolamento, come preannunciato nella relazione 2010, in modo da portare la vigenza dei suddetti provvedimenti da semestrale ad annuale.

Tale attività è stata procrastinata all'anno in corso.

Anche nel corso dell'anno 2011 si è dato applicazione all'art.1, comma 18, del decreto legge 30 dicembre 2009, n.194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n.25 prorogando le licenze di concessioni rientranti nel settore turistico-ricreativo fino al

31.12.2015, scadute in data 31.12.2009 o comunque nei termini di cui alla predetta normativa.

7.2 Analisi degli introiti per canoni, tempi di riscossione ed eventuali azioni di recupero per morosità

In relazione alle concessioni ex art. 36 del Codice della Navigazione, l'Autorità Portuale ha proceduto alla fatturazione e riscossione dei canoni relativi all'anno 2011 mediante applicazione dei coefficienti ISTAT relativi all'anno in trattazione, pari al + 2,80%.

Si è proceduto, inoltre, all'attivazione delle procedure anche connesse al recupero delle insolvenze mediante avvio dei procedimenti finalizzati alla decadenza dai titoli concessori.

Nel corso dell'anno 2011 l'Ufficio Demanio ha provveduto a dare una significativa svolta alla procedura di recupero dei crediti. A tal riguardo si sono attivate procedure di decadenza previste dal codice della Navigazione.

Tutta l'attività erariale è in corso di attuazione e la pratica attuazione ha messo in luce criticità anche dal punto di vista organizzativo e di mancanza di precise disposizioni, che saranno affrontate nel corso del 2012.

7.3 Attività di controllo del demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari ed attività intrapresa per la normalizzazione

Al fine di esercitare una costante attività di controllo del demanio marittimo si è proseguito nell'attuazione delle verifiche sulle singole concessioni sia di carattere amministrativo (esame delle pratiche e delle documentazioni tecniche prodotte dai concessionari) che di carattere operativo (attraverso accertamenti anche di concerto con il personale della Capitaneria di Porto). Sinergicamente a tali attività, è proseguita nel corso dell'anno 2011, il collegamento dell'Autorità Portuale di Napoli con il S.I.D., quale ulteriore e valido ausilio per lo svolgimento delle suddette attività di controllo.

Nel corso dell'anno 2011 sono state pertanto emesse, da parte dell'Autorità Portuale e sulla scorta delle notizie di reato redatte dalla locale Capitaneria di Porto e dal Comune di Napoli (U.O.S.A.E) per le violazioni di cui agli artt. 54 e 1161 del Codice della Navigazione, n. 2 provvedimenti ingiuntivi di sgombero riguardanti anche opere e occupazioni abusive sottoposte a sequestro da parte della polizia giudiziaria, con conseguente impossibilità alla rimessa in pristino stato in mancanza di idoneo provvedimento dell'A.G.

In prospettiva futura si rappresenta che nel corso dell'anno 2012, per le considerazioni su esposte, saranno introitati i canoni demaniali marittimi così come determinati dall'incremento/decremento ISTAT di cui alla legge n°494/93 pari al 3,75%.

7.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18 Legge n. 84/94 distinti per funzioni e categorie

In data 13 giugno 2011 è stato stipulato l'atto formale n.145-rep.n.6538 in favore della **SNAV S.p.A.** e relativo alla concessione quindicennale decorrente dal 13/06/2011 per la gestione del terminal di 17.692 mq. per il traffico cabotiero di merci e passeggeri a servizio delle proprie linee di navigazione alla Calata Piliero.

In data 12 luglio 2011 è stato stipulato l'atto formale n.146-rep.n.6575 in favore della **Soteco s.r.l.** e relativo alla concessione trentennale per l'esercizio della propria attività terminalistica nel settore dei contenitori e merci varie nel terminal di 41.403 mq. ubicato alla Calata Pollena del porto di Napoli. La concessione decorre dal 03/04/1997 in quanto regolarizza i vigenti atti di sottomissione rilasciati all'epoca.

Con provvedimento A.P. del 30/06/2011 la **Terminal Flavio Gioia S.p.A.** è stata autorizzata, a conclusione di regolare istruttoria, ad eseguire interventi nell'ambito del proprio terminal sul pontile Flavio Gioia, finalizzati alla demolizione di vetusti manufatti posti in radice del Molo e che interferivano sia con le attività terminalistiche, anche ai fini della sicurezza, oltre che con i lavori di consolidamento ed adeguamento tecnico-funzionale da eseguirsi a cura dell'A.P. Al termine si otterranno nuove superfici di banchina utilizzabili per l'attività terminalistica.

Con delibera n.46 del 30/11/2011 il Comitato Portuale ha espresso il proprio parere favorevole alla richiesta di ampliamento, avanzata da **Garolla s.r.l.**, del deposito in località Vittorio Veneto, comprendente anche la realizzazione di un punto di carico per le cisterne ferroviarie.

Funzione Commerciale - Categoria Terminal Operators

Co.Na.Te.Co. s.p.a.

So.Te.Co. s.r.l.

Terminal Flavio Gioia s.p.a.

Terminal Traghetti Napoli s.r.l.

Magazzini Generali Silos Frigoriferi s.p.a.

Logistica Portuale s.r.l.

Snav s.p.a.

Funzione Commerciale - Categoria Magazzini Portuali

Compagnia Marittima Meridionale s.r.l.

Magazzini Tirreni s.r.l.

Silos Granari della Sicilia s.r.l.

Magazzini Generali Silos Frigoriferi s.p.a.

Garolla s.r.l.

7.5 Elenco dei soggetti titolari di concessioni ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav. distinti per funzione e categorie.

Al riguardo si richiama il contenuto dell'allegato elenco compilato secondo la modulistica fornita dal Ministero Infrastrutture e Trasporti.

Si precisa che il numero delle concessioni riportate nel predetto elenco non coincide con il numero delle concessioni repertoriate nel 2011, in quanto come anzidetto alcuni procedimenti di rinnovo sono riferiti alla regolarizzazione amministrativa di occupazioni pregresse.

Inoltre, nell'anno 2011, sono stati prorogati, ai sensi della predetta legge n.25/2010, n.3 titoli concessori relativi all'ambito portuale di Napoli e n.2 relativi al porto di Castellammare di Stabia.

Fermo restando quanto sopra, si rappresenta che, attualmente, l'Autorità Portuale di Napoli ha in essere circa 440 concessioni.

8. TASSE PORTUALI

8.1 Andamento delle entrate per tasse ed eventuali anomalie nella riscossione

Con l'emanazione del decreto n. 38/2010 sono stati rivisitati i criteri per l'applicazione dei diritti di security per le unità in arrivo e/o partenza dal porto di Napoli rispetto al precedente decreto n. 99/2006. Riguardo le fatture, esse sono state emesse appena pervenute le comunicazioni delle agenzie marittime e/o compagnie di navigazione.

Per i soli diritti inerenti la navigazione con località del golfo si sono osservati tempi più lunghi a causa del ritardo con cui vengono inviati i dati, in assenza dei quali, si deve attendere la comunicazione sul totale traffico marittimo da parte della Capitaneria, a volte comprensiva di più mesi. Anche in questo settore è in corso una verifica pluriennale retroattiva ai fini della parificazione della fatturazione.

Per l'anno 2011 sono stati fatturati diritti di approdo/security per i porti di Napoli e di Castellammare di Stabia per complessivi € 1.380.577,40, per diritti di security, ed € 1.398.715,28, per diritti di approdo.

Le criticità rilevate nella riscossione dei diritti sono state oggetto, durante il 2011, di approfondite analisi e sono tutt'ora oggetto di revisione.

9. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI

9.1 Notizie di carattere generale

L'Autorità Portuale di Napoli, con appositi provvedimenti ha disciplinato lo svolgimento dei servizi portuali e delle operazioni portuali nel Porto di Napoli, categorie di attività previste, rispettivamente, dall'art. 16 1 C. 2 cpv. e 1 cpv. legge 84/1994.

I **SERVIZI PORTUALI** sono stati regolamentati attraverso l'emanazione dell'ordinanza n. 5 del 21 dicembre 2001. Nella predetta ordinanza, sulla scorta delle indicazioni contenute nel Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, n. 132 del 6 febbraio 2001, vengono individuate le attività imprenditoriali consistenti in prestazioni specialistiche, che siano complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali e per ciascuna di esse viene fissato il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare; di seguito si elencano le categorie di attività individuate e per ciascuna di esse il numero massimo di autorizzazioni da rilasciarsi:

1. Pesatura a bilico delle merci (limite massimo autorizzazioni n. 2);
2. Conteggio, separazione, marcatura, campionatura, misurazione della merce (limite massimo autorizzazioni n. 3);
3. Movimentazione merci e contenitori con veicoli a spola (limite massimo autorizzazioni n. 6);
4. Riparazione e ricostruzione imballaggi in genere (limite massimo autorizzazioni n. 2);

5. Riempimento e svuotamento contenitori (limite massimo autorizzazioni n. 2);
6. Riparazione, lavaggio, fumigatura e operazioni di straordinaria manutenzione di contenitori (limite massimo autorizzazioni n. 2).

Le **OPERAZIONI PORTUALI** sono state disciplinate dal Regolamento per l'espletamento delle operazioni portuali nel Porto di Napoli, approvato con delibera Comitato Portuale A.P. n. 56 del 18.11.2003 e reso esecutivo con ordinanza A.P. n. 2 del 24.01.2004. L'Autorità Portuale di Napoli, con l'emanazione del Regolamento in argomento, ha mirato ad assicurare la compatibilità fra la libera concorrenza tra le imprese nell'ambito dello scalo marittimo napoletano ed il massimo sviluppo possibile dei traffici in relazione alla funzionalità del porto, del traffico, degli spazi e delle capacità del porto stesso.

Con delibera del Comitato Portuale n. 10 del 18.03.2008 sono state autorizzate alcune modifiche al suddetto Regolamento, con un adeguamento del canone annuale da applicare, al fine di reperire risorse necessarie a finanziare il pagamento di parte delle ore lavorative dovute ai "Responsabili di sito" per l'espletamento dei loro compiti, così come previsto dal "Protocollo d'intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza nell'ambito portuale di Napoli" stipulato in data 27.06.2007.

9.2 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/94

Per l'anno 2011 sono state confermate le autorizzazioni rilasciate sulla scorte della delibera di Comitato Portuale n. 47 del 30.10.2009, con la quale si era proceduto all'allargamento a n. 6 delle autorizzazioni rese ai sensi dell'art. 16, 1) comma 1 c.p.v. della legge 84/94, per lo svolgimento di attività di movimentazione merci e contenitori con veicoli spola da nave a magazzino, deposito terminal e viceversa, con mezzi di proprietà dell'impresa autorizzata, con contestuale modifica del "*Regolamento concernente la disciplina dei servizi portuali*".

Con la suddetta delibera il Comitato Portuale espresse parere favorevole al rilascio ex novo di n. 6 autorizzazioni ai sensi dell'art. 8 lett. f) e i) della legge 84/94 all'espletamento delle attività specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali alle seguenti società, che risultano autorizzate anche per l'anno 2011:

1. TATO TRANS s.r.l.
2. GESTPORT s.r.l.
3. START s.r.l.
4. AUTRAM s.r.l.
5. ditta G. ACAMPORA
6. GEMPA s.a.s.

Per l'anno 2011 sono state, inoltre, rinnovate le autorizzazioni ex art 16, 1) co. II cpv. alle seguenti società:

7. Fumigat s.r.l.
8. Turi tran sport s.r.l.

9.3 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/94

In merito alle autorizzazioni rese ai sensi dell'art. 16, 1) comma 1 c.p.v. della legge 84/94, si elencano di seguito, pertanto, i soggetti autorizzati all'espletamento delle operazioni portuali:

1. Compagnia Marittima Meridionale
2. CO.NA.TE.CO
3. De Luca & c.
4. I.S.O.
5. Logistica Portuale
6. Magazzini Generali Silos e Frigoriferi
7. Magazzini Tirreni s.r.l.
8. Merismar s.r.l.
9. Searail s.r.l. Trasporti Combinati
10. Silos Granari della Sicilia
11. S.I.M.M. s.p.a.
12. Snav s.p.a.
13. So.Te.co. s.r.l.
14. Terminal Flavio Gioia
15. T.I.N.
16. Terminal Traghetti Napoli s.r.l.

Inoltre, essendo le autorizzazioni ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94 valide fino al 31.12.2011, l'Area ha provveduto ad emettere l'Ordinanza n. 19 del 29.11.2011 in cui si è stabilito al 31.12.2011 il termine entro cui presentare istanza di rilascio/rinnovo delle citate autorizzazioni per il periodo 1.1.2012/ 31.12.2015.

9.4 Denominazione del soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17 (commi 2 o 5) e dell'art. 21, comma 1, lett. b) della Legge n. 84/94

Per quanto attiene all'attività di fornitura di lavoro temporaneo di cui all'art. 17 della legge 84/94, va detto che in data 03.06.2009 scadeva l'autorizzazione ad esercitare il servizio di fornitura di lavoro portuale temporaneo rilasciata a favore della CULP.

Con provvedimento del 04.06.2009 la predetta autorizzazione veniva prorogata fino al termine della procedura di gara.

Con delibera del Comitato Portuale n.17 del 08.07.2009, avendo acquisito il favorevole parere della Commissione Consultiva Locale nella seduta del 25.06.2009, si è approvato il capitolato speciale d'appalto per l'affidamento del servizio di fornitura di lavoro temporaneo ai sensi dell'art.17 L.84/94 e si è dato mandato al Presidente per l'espletamento della relativa procedura di gara pubblica.

Con le delibere Presidenziali n.474/09 e 475/09 si nominava il responsabile del procedimento e si approvava il bando di gara per l'acquisizione del servizio di fornitura di lavoro temporaneo.

Con delibera n.65 del 29.11.2010 al termine della procedura di gara si è aggiudicato il servizio di fornitura di lavoro temporaneo alla società CULP per un periodo di otto anni rinnovabile per anni due.

In merito agli organici dell'impresa art.17, nel capitolato speciale di appalto è stata prevista una riduzione della pianta organica della impresa fornitrice di manodopera portuale a 91 unità nel 2010, 82 unità entro il 31.12. 2010 e 77 unità entro il 31.12. 2011.

Il calcolo della effettiva esigenza di dotazione organica del soggetto prestatore di manodopera è stato effettuato, in occasione della approvazione in comitato portuale del capitolato d'appalto (luglio 2009), ipotizzando un impiego annuo di 17.500 giornate lavorate, che comporta, seguendo la citata circolare del Ministero, un impegno di 77 unità in pool di manodopera. Tale ipotesi di pianta organica fu prudenzialmente strutturata su un numero di giornate lavorate inferiore alla media del biennio 2008-2009 (2008=21.000 turni e 2009=16.000 turni - media ultimo biennio 18.500 giornate lavorate).

Sulla base del "Regolamento disciplinante la fornitura di lavoro temporaneo nell'ambito del Porto di Napoli", l'Autorità Portuale provvede, in via continuativa, ad eseguire controlli volti a verificare l'ottemperanza da parte della società autorizzata alla fornitura di lavoro portuale degli obblighi in materia professionale dei prestatori di lavoro temporaneo.

In particolare l'Autorità Portuale:

- mantiene un tavolo di concertazione tra le varie imprese che attingono alle liste della CULP al fine di organizzare, in via preventiva, un ammontare minimo di turni garantiti che ciascuna impresa si obbliga ad assicurare nei limiti della compatibilità con la gestione aziendale;
- vigila tramite proprio personale il rispetto degli orari di lavoro;
- controlla che non vengano effettuati scambi ingiustificati tra lavoratori;
- si occupa della risoluzione di eventuale vertenze sorte, in relazione all'attività da espletare, tra maestranze e maestranze e tra queste ultime ed il datore di lavoro;
- vigila per il pieno rispetto delle quantità preventivate per ogni turno e tipo di lavoro (rese);
- segnala eventuali comportamenti ostruzionistici posti in essere dai lavoratori.

Il numero delle giornate lavorate effettuate dalla CULP nel corso dell'anno 2011 è stato di 15.603.

9.5 Elenco operatori autorizzati ai sensi dell'art. 68 e tipo di attività svolta

Per quanto riguarda l'elenco completo dei soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 68 nel Porto di Napoli e in quello di Castellammare di Stabia, con indicazione del tipo di attività svolta, vedi allegato.

10. INIZIATIVE IN MATERIA AMBIENTALE

Nel corso dell'anno 2011, tra le iniziative in materia ambientale di maggiore rilevanza per il Porto di Napoli, si segnala che sono state espletate le seguenti attività:

- Attuazione del D.M. 17/12/2009 che ha istituito il SISTRI, sistema di controllo della tracciabilità dell'intera filiera dei rifiuti speciali (pericolosi e non) a livello Nazionale e dei rifiuti urbani (oltre a quelli speciali) per la Regione Campania. Per effetto di tale normativa il vigente sistema cartaceo (Formulari, registro di carico e scarico, e MUD) sarà sostituito, da un sistema informatico che consentirà di seguire in tempo reale il percorso dei rifiuti. Il sistema sarà sottoposto alla vigilanza del Comando dei Carabinieri per la Tutela Ambientale. L'Ufficio, ha provveduto, ad iscriversi al sistema ed in collaborazione con la S.E.P.N. s.r.l., ad informare ed assistere gli utenti portuali affinché si adeguassero a tale normativa per garantire la prosecuzione del servizio di

raccolta dei rifiuti a partire dal 1 gennaio 2011. Successivi rinvii hanno posticipato l'entrata a regime del nuovo Sistema al 2012.

- Istituzione del Registro di Carico e Scarico per la registrazione dei rifiuti prodotti e/o detenuti dall'Autorità Portuale di Napoli ai sensi dell'art. 190 del D.Lgs. n° 152/2006.: l'A.P., nelle more che il SISTRI diventi operativo, considerati i rinvii che hanno posticipato la sua entrata in vigore nell'anno 2011, ha provveduto ad istituire tale Registro;
- Analisi dello stato dell'inquinamento del Porto Di Napoli per Audizione Commissione Ambiente Senato. Tale attività ha consentito di approfondire e meglio analizzare i seguenti aspetti:
 - ✓ Caratterizzazione delle aree ricedenti nel S.I.N. di Napoli Orientale;
 - ✓ Fonti di inquinamento - Censimento alvei che sversano nel porto di Napoli - iniziative di adeguamento della rete fognaria portuale;
 - ✓ Aree portuali sequestrate dall'Autorità Giudiziarica per inquinamento;
 - ✓ Rimozione colmata nel S.I.N. di Bagnoli Cordoglio;
- Attività di coordinamento e controllo dei lavori di bonifica d'amianto dei rifiuti abbandonati in località Vigliena del Porto di Napoli;
- Progettazione ed aggiudicazione dei lavori di bonifica dell'Area retrostante il cantiere Navale Marintecnica - Molo Carmine del Porto di Napoli. In data 24.03.2010 la Capitaneria di Porto di Napoli ha sottoposto a sequestro giudiziario un'area retrostante il Cantiere Navale Marintecnica, ubicata presso la banchina di levante del molo Carmine, di circa 100 mq, comprensiva di un manufatto seminterrato di circa mq 40, per occupazione abusiva di demanio marittimo, deposito e miscelazione incontrollata di rifiuti pericolosi e non pericolosi. I lavori inizieranno appena l'Autorità Giudiziarica provvederà a dissequestrare temporaneamente le aree per l'esecuzione degli stessi;
- Controllo, supervisione delle attività di raccolta, trasporto e smaltimento in porto dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico (ex D.Lgs. n° 182/2003) nonché del completamento dell'iter procedurale dei lavori di adeguamento dell'impianto portuale fisso previsto nel *piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico*. Si evidenzia che, solo in data 10/11/2010 il Comune di Napoli ha concesso alla società Green Port S.C.a r.l. (gestore) il *permesso di costruire* per la realizzazione delle tettoie che ricoprono l'area; Successivamente, nel luglio 2011 il Genio Civile ha concesso l'autorizzazione sismica per l'esecuzione delle opere che avrebbero dovuto riprendere e terminare il 31/12/2011 invece, per motivi tecnico-organizzativi sono stati prorogati al 1 semestre 2012;
- Controllo, supervisione delle attività di raccolta, trasporto e smaltimento in porto dei rifiuti prodotti sulle zone (aree, manufatti, terminal etc) di competenza di questa A.P. sulla base del *piano di raccolta dei rifiuti differenziati in Porto* la cui gestione è affidata alla partecipata società S.E.P.N. s.r.l., in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 18 della Convenzione per il servizio di gestione dei rifiuti (rep. n° 5148 del 27/12/2007) tra Autorità Portuale di Napoli e la società Servizi Ecologici Portuali Napoli s.r.l.. Il servizio di raccolta differenziata porta a porta esteso a tutto il porto a pieno regime ha, nel corso dell'anno, consolidato un risultato che si attesta al 44% circa (vedi tabella sottostante);

- Attività di rimozione dei rifiuti abbandonati nelle aree demaniali-marittime ricadenti nella circoscrizione di competenza dell'Autorità Portuale di Napoli;
- Attuazione della procedura finalizzata all'adeguamento funzionale degli scarichi relativi ai manufatti demaniali collegati alla rete fognaria portuale esistente per la salvaguardia dei limiti previsti dal D.Lgs. n° 152/2006. Attualmente, tutti i concessionari di beni demaniali marittimi, ubicati in ambito portuale, sono stati invitati a realizzare a monte dello scarico fognario un impianto tipo *imhoff* con a valle un pozzetto fiscale d'ispezione per la verifica della qualità dei reflui scaricati in attesa della conclusione dei lavori per la realizzazione della nuova rete fognaria portuale - 1° stralcio Beverello - Pisacane. Ad oggi una parte dei concessionari ha già provveduto all'installazione di tale tipo di impianto previa autorizzazione della A.P.;
- L'A.P., inoltre, tramite l'Ufficio Ambiente, ha continuato nell'azione di sensibilizzazione delle imprese portuali sulla opportunità di avviare volontariamente la procedura finalizzata all'acquisizione della certificazione UNI EN ISO 14001, in sintonia con la medesima attività intrapresa dall'A.P..

PRODUZIONE RIFIUTI ANNO 2011

	UMIDO (Kg)	CARTA E CARTONE (Kg)	PLASTICA (Kg)	ALLUMINIO (Kg)	VETRO (Kg)	INDIFFERENZIATA (Kg)	TOTALE
GENNAIO	8700	16780	220	0	1960	24780	52440
FEBBRAIO	7600	9700	1110	0	1700	25400	45510
MARZO	8420	14520	1280	0	2900	15560	42680
APRILE	12320	10800	1920	0	2750	37270	65060
MAGGIO	9390	10220	2180	0	5620	53620	81030
GIUGNO	9700	14760	1680	0	7600	48160	81900
LUGLIO	11700	14760	2400	0	5400	58670	92930
AGOSTO	9980	9580	1980	0	0	58120	79660
SETTEMBRE	10420	10660	1860	0	6700	41470	71110
OTTOBRE	13480	23340	2620	0	5200	33700	78340
NOVEMBRE	8740	12480	1800	0	0	23480	46500
DICEMBRE	7620	12480	1520	0	5740	18810	46170
TOTALE COLONNE	118070	160080	20570	0	45570	439040	783330
TOTALE DIFFERENZIATA		344290	44%				
TOTALE INDIFFERENZIATA		439040	56%				

11. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

11.1 Notizie di carattere generale

Già la Regione Campania, riconoscendo al porto di Castellammare di Stabia un ruolo fondamentale nell'ambito del sistema dei diportismo nautico campano, nel fissare, con propria delibera 5490 del 15.11.2002, le "Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica" individuava nel porto di Castellammare una eccezionale risorsa da valorizzare per lo sviluppo della portualità nel golfo di Napoli, anche ai fini turistici e crocieristici.

Successivamente, come è noto, con Decreto del Ministero dei Trasporti del 18.09.2006 il porto di Castellammare di Stabia (relativamente al tratto che va dal Molo Quartuccio al Molo Borbonico compresi) è stato inserito nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Napoli, in coerenza con gli obiettivi già fissati nel Protocollo d'Intesa sottoscritto nel febbraio 2006 tra Autorità Portuale di Napoli, Regione Campania e Comune di Castellammare di Stabia.

L'idea dell'ampliamento ha una strategia ben precisa, delineata sul programma di espansione dello scalo partenopeo finalizzato alla costituzione di un grande sistema portuale integrato del Golfo di Napoli che, gestito da un unico organismo, attribuisce ai porti satelliti funzioni complementari ma altrettanto importanti.

In questi anni, infatti, l'attività dell'A.P. è stata indirizzata a creare un unico asse - sistema dal punto di vista della pianificazione strategica degli obiettivi e degli investimenti, considerando il porto di Castellammare un vero e proprio valore aggiunto in termini di posizione geografica, di spazio, di potenzialità di traffici, così come esplicitato nel P.O.T. 2011-2013, nonché nelle nuove linee guida promosse in accordo con la Regione Campania.

Va ricordato che nel gennaio 2010 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra Autorità Portuale di Napoli, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania e Comune di Castellammare di Stabia in cui, a parziale modifica di quanto previsto nel precedente Protocollo d'Intesa sottoscritto dai medesimi Enti in data 16.09.2009, è stato convenuto che *"la Direzione Regionale provvederà a redigere le Linee guida da porre a base della procedura concorsuale per il recupero e la riqualificazione degli ex "Silos granari" e dell'area immediatamente circostante"*, al fine di realizzare le opere inserite nel Programma Integrato Urbano "Più Europa" (presentato dal Comune di Castellammare nell'ambito dei finanziamenti dei fondi strutturali dell'asse VI POR FESR 2007/2013).

Quindi, proprio in tale quadro di obiettivi e programmi, insieme con il Comune di Castellammare di Stabia, sono state individuate le necessità di definizione sinergica delle azioni non solo di rilancio dello scalo stabiese ma anche della riqualificazione delle aree di connessione urbana in particolare del *waterfront urbano*, come delineato nei contenuti del Documento congiunto - A.P. Comune di Castellammare, Capitaneria di Porto di Castellammare - del 28.06.2011, con il quale sono state definite le "Linee di sviluppo portuale" da porre alla base delle scelte per la redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale.

Va in tal senso sottolineato che, l'area portuale di Castellammare di Stabia è dotata di un Piano Regolatore del Porto, predisposto dall'Ufficio del Genio Civile per le OO. MM. di

Napoli, approvato il 14.01.1962 con decreto congiunto del Ministro dei LL. PP. e del Ministro per la Marina Mercantile.

E' indubbio che oggi tale piano risulta di formazione superata, non rispondente alle nuove norme in materia portuale definite della legge 84/1994 e s.m.i. e, ormai non più adeguato, non solo ai mutamenti già avvenuti nel tempo, ma soprattutto allo sviluppo dei traffici marittimi e delle relative funzioni portuali connesse che, nell'ambito di un mutato ruolo nazionale ed internazionale, i porti stanno assumendo.

Ritenendo, pertanto, ormai indispensabile ridefinire gli obiettivi programmatici e la pianificazione del porto di Castellammare, tenendo conto delle Intese, Protocolli, documenti ed atti in gran parte prodotti negli ultimi tempi e, soprattutto, del contenuto del citato Documento sulle "linee di sviluppo portuale" del 28.06.2011, si sta lavorando al fine di pervenire in tempi rapidi alla redazione del nuovo PRP, ai sensi dell'art. 5 della legge 84/1994 e s.m.i..

11.2 I traffici

Il Porto di Castellammare di Stabia: lo sviluppo dei traffici e le linee strategiche di sviluppo.

L'idea dell'ampliamento ha una strategia ben precisa, delineata sul programma di espansione dello scalo partenopeo finalizzato alla costituzione di un grande sistema portuale integrato del Golfo di Napoli che gestito da un unico organismo attribuisce ai porti satelliti funzioni complementari.

Il Porto di Castellammare ha un'estensione di 1.060 mq e svolge la propria attività in tre settori; commerciale, cantieristico e diportistico.

Per quanto riguarda il settore merci, va detto che lo scalo stabiese ha la disponibilità di banchine operative e pescaggi idonei a navi di medio tonnellaggio (fino a 6.000 tonn./portata) ed è prossimo ai magazzini e silos di stoccaggio, fattori possono consentire il ritorno sul Porto di Castellammare del traffico di grano e prodotti derivati e non appena l'istruttoria per l'autorizzazione dell'impresa portuale sarà completata, sarà anche possibile acquisire altri traffici merceologici, tra i quali, legname, ferro ed il servizio idrico, e con conseguente incremento dell'occupazione generale, considerando anche il riposizionamento dei lavoratori attualmente in mobilità.

Discorso a parte c'è da fare per il comparto diportistico / crocieristico; il Porto di Napoli è senza dubbio lo scalo che nel Mediterraneo meglio rappresenta la fase di crescita del mercato crocieristico europeo che negli ultimi dieci anni ha registrato un incremento del 230%. Nel 2011 infatti, con 1 milione e 300 mila crocieristi circa (dati da confermare), si attribuisce allo scalo partenopeo il primato di principale porto di transito del Mediterraneo collocandosi tra i primi quattro per numeri totali, insieme a Civitavecchia e Venezia e Barcellona..

Numeri che danno ancor di più la percezione della crescita di uno scalo che si è scelto di mantenere polifunzionale, ma che essendo un porto storico situato esattamente al centro della città, caratteristica che lo rende sempre più attraente alle compagnie crocieristiche, ha ancor di più la necessità di disporre di ulteriori spazi per poter essere in grado di soddisfare le sempre maggiori richieste di approdo. Non a caso la posizione strategica del porto Stabiese, a ridosso della costiera sorrentina e dei siti archeologici di Pompei ed Ercolano, vedrebbero la possibilità di dislocare parte del traffico passeggeri alle aree disponibili, che per adesso sono da individuarsi nel molo di Sottoflutto avente una lunghezza di 240 mt e la Banchina Marinella.

Considerata la crescita esponenziale del sistema crocieristico, la capacità ricettiva delle navi di nuova costruzione, l'importanza di decongestionare il Porto di Napoli nei periodi di altissima stagione, si potrebbe intravedere la possibilità di inserire nell'attività promozionale del Porto di Napoli l'area stabiese, il Porto, e i luoghi circostanti. Castellammare attraverso una campagna promozionale che sia strettamente collegata a quella avviata dall'Autorità Portuale di Napoli.

Si potrebbe inoltre far partire, per i prossimi appuntamenti fieristici, una prima campagna di informazione, necessaria affinché lo scalo stabiese possa essere conosciuto in Italia e soprattutto all'estero. Campagna incentrata attraverso una descrizione dei luoghi, delle caratteristiche tecniche, dei punti di forza e di debolezza delle aree portuali ma soprattutto turistiche.

Fatto ciò, ci si può rivolgere direttamente alle Compagnie alternative, che con piccole navi hanno dato vita ad una nuova offerta crocieristica, più economica e con itinerari di breve durata che periodicamente vengono rimodulati a seconda delle esigenze commerciali ed operative.

Non a caso, il 28 giugno 2011 ha avuto luogo, presso la sede dell'AP di Napoli, un incontro con i rappresentanti del Comune di Castellammare di Stabia per definire le Linee di Sviluppo Portuale, anche attraverso adeguamenti tecnici-funzionali delle opere esistenti, in attesa della formazione e approvazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale.

Per quanto riguarda le **possibilità di sviluppo del Porto di Castellammare di Stabia**, in chiave previsionale, è possibile indicare le seguenti linee guida, distinguendo i tre settori: settore merci, settore crocieristico/turistico e settore cantieristico:

Settore merci

Nel corso dell'anno 2011 non vi sono state operazioni portuali connesse all'imbarco/sbarco di merci varie, in quanto non si è concretizzata quella auspicata ripresa delle operazioni portuali, relativamente al traffico delle granaglie, in relazione alle dinamiche di mercato di dette merci.

Pertanto anche nel corso dell'anno 2011 hanno ormeggiato nello scalo Stabiese unicamente navi cisterne adibite al trasporto di acqua verso le isole del golfo e pontine.

Settore crocieristico/turistico

La collocazione privilegiata rispetto alla penisola Sorrentina ed ai siti archeologici di Pompei lascia ipotizzare per il porto Stabiese la possibilità di uno sviluppo turistico/crocieristico che però necessita di un'ampia e sinergica azione fra tutte le amministrazioni volta a promuovere un'immagine accattivante, sotto il profilo turistico, della città e del suo porto. Il completamento dei lavori di riqualificazione dell'area portuale, avvenuto nel corso dell'anno 2009, ha concretizzato, pertanto, il segnale di un'attività intensa avviata dalla Autorità Portuale e dalle amministrazioni Regionale e Comunale diretta a creare condizioni infrastrutturali ed organizzative per il rilancio dello scalo.

Gli ormeggi da destinare al traffico crocieristico nel porto di Castellammare sono da individuarsi nel molo di sottoflutto, sopraflutto e nella rada. La possibilità di un ormeggio al molo di sottoflutto, però, non è di portata immediata in quanto i pescaggi ivi presenti non consentono un sicuro ormeggio a navi da crociera di media grandezza. Si è provveduto nel corso del 2010 ad attrezzare il molo di sopraflutto con parabordi in modo da accogliere navi di grandi dimensioni e presso il molo di sottoflutto si è realizzato uno "sbarcatoio" dove, in occasione dell'ormeggio di una grande nave da crociera al molo di sopraflutto, sono

stati sbarcati i crocieristi in assoluta sicurezza. Tale esperienza ha consentito di gettare le basi per una programmazione di accosti di navi da crociera.

Si rappresenta che durante l'anno di riferimento ha ormeggiato una nave da crociera di grandi dimensioni (m/n Aida Bella).

Nel corso dell'anno 2009, a conclusione di una intensa attività amministrativa con gli Enti/Comando interessati, si è addivenuto all'emissione di un avviso di gara relativamente ad una procedura ad evidenza pubblica per il rilascio di una concessione ventennale relativa a beni demaniali marittimi (manufatti, specchi acquei ed aree demaniali marittimi) e servizi da destinare all'ormeggio di navi da diporto e navi da crociera di medie dimensioni.

La predetta iniziativa interessa i manufatti rispettivamente denominati "ex Stabia Porto" e "Capannone Doganale", molo di sottoflutto e parte della banchina Marinella con i relativi antistanti specchi acquei.

Nel corso del 2010, si è svolta apposita conferenza di servizi ai sensi della L. 241/90 per l'acquisizione dei pareri degli Enti coinvolti nel procedimento, mentre la procedura ad evidenza pubblica ha visto l'aggiudicazione provvisoria alle imprese Cidonio S.p.A. ed all'Acquatecno S.r.l..

La definizione della gara e' subordinata alla definizione dell' iter procedimentale che sotto l'aspetto istruttorio e di acquisizioni di pareri ha evidenziato nell'anno 2010 alcune criticità.

Difatti, nel corso del 2011, è stato comunicato all'aggiudicatario provvisorio l'esito negativo della procedura per motivi urbanistici.

Nel corso del 2011 si è, inoltre, proceduto ad effettuare una conferenza di servizi sulla richiesta avanzata dalla soc. Polito Roberto (anche a nome di altri concessionari di pontili e strutture diportistiche in località banchina Mare Morto), allo scopo di ottenere l'autorizzazione a realizzare, a propria cura e spese, una scogliera a prolungamento di quella attualmente esistente in testata al Molo Quartuccio, ritenuta necessaria ed indispensabile a protezione dello specchio acqueo interessato dalle correnti di traversia principale e secondaria. Tale opera infrastrutturale, qualificabile quale adeguamento tecnico-funzionale di un'opera portuale di difesa già esistente, pur in sintonia con le sopra richiamate Linee di Sviluppo Portuale del porto di Castellammare di Stabia sottoscritte in data 28/06/2011, dovrà comunque essere valutata più compiutamente in sede di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Settore cantieristico

L'industria cantieristica rappresenta per il Porto di Castellammare di Stabia una componente strategica dell'offerta dei servizi portuali anche in relazione agli ingenti investimenti pubblici e privati impiegati per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei cantieri che consentiranno allo scalo Stabiese di attrarre un maggior numero di commesse rivolte alla costruzione di grandi navi. Inoltre, l'industria cantieristica resta ancorata, prevalentemente, al comparto delle riparazioni e manutenzioni navali, che rappresentano - così come già avviene nel porto di Napoli - un forte fattore di spinta economica: il porto di Castellammare di Stabia potrebbe, pertanto, diventare un punto di riferimento per tutto il territorio nazionale ed europeo. Tale ipotesi di sviluppo non può che essere inquadrata nel nuovo Piano regolatore del Porto che si andrà a redigere d'intesa con l'Amministrazione Comunale.

Per completezza, si ricorda che nel 2010, la Fincantieri S.p.A. aveva provveduto a depositare presso l'Autorità Portuale di Napoli e la Capitaneria di Porto di Castellammare apposita istanza tesa ad ottenere un atto settantennale di concessione e la modifica della

dividente demaniale inserita nel SID che all'attualità sarebbe in contrasto con il titolo di proprietà in possesso della Fincantieri S.p.A.

Nel corso del 2011, purtroppo, il cantiere Fincantieri di Castellammare di Stabia è stato interessato dalle note problematiche di carattere occupazionale derivanti dalla mancanza di commesse, per le quali al momento non ci sono ancora sviluppi di carattere amministrativo.

11.3 Gestione del demanio

Lo scorso anno è stato realizzato il ruolo delle concessioni del porto di Castellammare di Stabia, contenente l'individuazione delle aree concesse, i dati relativi ai titoli concessori, un'anagrafica dei concessionari e l'individuazione del canone da corrispondere da parte di ognuno di essi per l'anno in corso.

Nell'ottica di una regolarizzazione delle aree occupate, sono stati rilasciati nel corso del 2011, n. 9 titoli concessori *ex art.* 36 del Codice della Navigazione.

Si evidenzia, infine, che allo stato attuale le concessioni, regolarizzate e non, insistenti nel porto di Castellammare di Stabia sono 48.

11.3.1 Attività di controllo del demanio marittimo

L'Autorità Portuale ha proceduto, nell'ambito portuale di cui al succitato Decreto Ministeriale, ad un'attività di controllo amministrativo/operativo del demanio marittimo nei limiti consentiti dalla legge; nell'anno 2011 non sono state emesse ingiunzioni di sgombero.

Anche per il porto Stabiese valgono le medesime considerazioni di carattere generale rappresentate per il porto di Napoli, sull'esecuzione dei provvedimenti ingiuntivi, sui ricorsi al T.A.R. competente nonché sulle possibili problematiche di ordine pubblico legate alle occupazioni abusive.

11.3.2 Operazioni e servizi portuali - Lavoro Portuale Temporaneo

Le operazioni ed i servizi portuali sono disciplinati dalle seguenti Ordinanze nn°26 e 27/06 relative a:

- "Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazione *ex art.* 16 legge 84/94, per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Castellammare di Stabia, di durata non superiore al quadriennio";
- "Regolamento concernente la disciplina dei servizi portuali nell'ambito del porto di Castellammare di Stabia - art. 16 legge 84/94 e D.M. del 06.02.2001 n. 132";

Si evidenzia che nel corso del 2011 non sono state rilasciate autorizzazioni in merito.

11.4 Tasse portuali

In applicazione al decreto presidenziale n. 100 del 20.12.2006, relativo ai diritti di approdo corrisposti da navi e mezzi veloci che approdano alle banchine pubbliche del Porto di Castellammare di Stabia sono stati fatturati regolarmente gli approdi per navi da carico.

11.5 Security

Nel corso dell'anno 2011 sono stati ultimati alcuni procedimenti relativi alla security degli impianti portuali presenti nel porto di Castellammare di Stabia e precisamente sono stati aboliti i piani di security relative alle singole banchine per procedere ad una revisione e consequenziale emanazione dei seguenti provvedimenti:

- Elaborazione n. 1 port facility security assessment impianto portuale "Porto Castellammare di Stabia" ex Regolamento CE /725/2004
- Elaborazione n.1 port facility security assessment Porto di Castellammare di Stabia ex D.Lgs. 263/2007.
- Elaborazione n.1 port facility security plan impianto portuale "Porto Castellammare di Stabia" ex Regolamento CE /725/2004

Inoltre, contestualmente all'approdo di unità da crociera sulle banchine pubbliche del porto sono state apportate tutte le misure di security necessarie all'ormeggio delle suddette navi, con continui sopralluoghi e verifiche da parte del personale dipendente.

11.6 Manutenzione ordinaria e straordinaria

Si riportano di seguito i lavori effettuati nell'anno 2011 nel Porto di Castellammare di Stabia:

- 1) Realizzazione impianto di videosorveglianza con utilizzo di sbarre elettriche da installarsi all'ingresso del porto di Castellammare di Stabia (Na) - DELIBERA N.122 DEL 11.03.11;
- 2) Lavori di somma urgenza per interventi da eseguire alle opere portuali e lungo le banchine del Porto di Castellammare di Stabia - DELIBERA N.226 DEL 12.04.11;
- 3) Lavori urgenti da realizzarsi alla diga foranea del porto di Castellammare di Stabia per consentire l'ormeggio delle navi da crociera - DELIBERA N.293 DEL 19.05.11;
- 4) Lavori di videoispezione subacquea e rilievo batimetrico dello specchio acqueo antistante la diga foranea del Porto di Castellammare di Stabia (Na) - DELIBERA N.227 DEL 12.04.11;
- 5) Lavori urgenti da realizzarsi lungo il sistema viario del porto di Castellammare di Stabia (Na) - DELIBERA N.485 DEL 24.10.11;
- 6) Videoispezione subacquea e rilievo batimetrico dello specchio acqueo antistante le banchine della Marinella e di Sottoflutto del Porto di Castellammare di Stabia (Na) - DELIBERA N.516 DEL 11.11.11;
- 7) Ulteriori interventi effettuati nell'ambito della videoispezione subacquea e del rilievo batimetrico dell'intero bacino portuale del Porto di Castellammare di Stabia (Na) - DELIBERA N.552 DEL 06.12.11.

11.7 Interventi infrastrutturali

Allo scopo di proseguire la riqualificazione area portuale "concessione ex Magazzini Generali", nel maggio 2011 è iniziata la procedura di gara per l'affidamento dell'intervento di risanamento dell'edificio demaniale ubicato sul piazzale "Incrociatore S. Giorgio", posto in adiacenza alla sede della Capitaneria di Porto, per un importo a base di appalto di circa 895.000 euro.

Nell'ambito della programmazione degli accosti delle navi da crociera quest'Amministrazione ha voluto promuovere il porto di Castellammare di Stabia tenuto

conto della posizione strategica all'interno del golfo. A tal uopo sono state realizzate alcune opere per adeguare il molo foraneo di sopraflutto con sbarcatoî provvisori in ferro, parabordi e bitte per l'attracco di tre navi da crociera di media stazza. In accordo con le opere necessarie all'attracco si è deciso di adeguare anche la sovrastruttura stradale di banchina per consentire un passaggio agevole e soprattutto in sicurezza dei crocieristi in transito.

Considerato tutto quanto il territorio stabiese può offrire, la vicinanza a siti di interesse archeologico e paesaggistico e le crescenti richieste anche da parte degli agenti marittimi ed operatori turistici, si è programmato di adeguare ulteriormente il molo foraneo di sopraflutto.

Per questo motivo sono state realizzate delle videoispezioni subacquee dell'intero bacino portuale al fine di individuare eventuali relitti e/o sgrottature che potrebbero ostacolare l'ormeggio delle navi summenzionate. Si sta predisponendo un progetto per dotare il molo foraneo di sopraflutto di sbarcatoî di diverse dimensioni, così da rendere idoneo il molo stesso all'ormeggio di navi di lunghezza fino a 250 metri.

Come già detto sopra l'Autorità portuale ha tracciato, attraverso un'azione integrata e congiunta con le Amministrazioni coinvolte, e, attraverso i propri atti di programmazione (Piano Operativo Triennale) gli obiettivi prioritari per lo sviluppo, il rilancio ed il potenziamento del porto di Castellammare di Stabia, ritenendo strategico e rilevante il suo ruolo anche quale ulteriore scalo crocieristico del golfo di Napoli.

Proprio in tale quadro di obiettivi e programmi, insieme con il Comune di Castellammare di Stabia, sono state individuate le necessità di definizione sinergica delle azioni non solo di rilancio dello scalo stabiese ma anche della riqualificazione delle aree di connessione urbana in particolare del waterfront urbano, come delineato nei contenuti del Documento congiunto - Autorità portuale, Comune di Castellammare, Capitaneria di Porto di Castellammare - del 28.06.2011, con il quale sono state definite le "Linee di sviluppo portuale" da porre alla base delle scelte per la redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale.

In particolare, le necessità per il rilancio dello scalo stabiese possono così sintetizzarsi:

- definizione dei macro ambiti funzionali del porto;
- individuazione dei servizi di interesse generale per la navigazione da assicurare e da organizzare;
- definizione della capacità ricettiva del porto in relazione ai servizi approntabili e in rapporto con gli standard urbanistici;
- garantire la sicurezza degli ambiti portuali e dei contermini ambiti urbani;
- ricercare soluzioni che tutelino le attività produttive esistenti, quali la cantieristica navale, il diporto nautico, il trasporto passeggeri di linea, sviluppo del traffico delle navi da crociera e la pesca;
- realizzare e prevedere servizi di interesse generale (sistemazione antincendio, ritiro rifiuti, antinquinamento e ritiro oli usati) rapportati alla flotta esistente nel porto;
- riqualificazione della zona portuale destinata al traffico passeggeri e sviluppo del trasporto pubblico locale anche con la realizzazione di nuove e diversificate strutture di ormeggio;
- espansione di attività marittime da favorire attraverso la eventuale delocalizzazione e la realizzazione di strutture di servizio;

- separazione degli ambiti portuali destinati ad attività industriali (cantieristica) da attività di trasporto passeggeri (cabotaggio) e delle navi da crociera e da attività legate al diporto nautico.

12. REGOLAMENTO INCENTIVI PER LA PROGETTAZIONE INTERNA (ex art. 92 D.Lgs. n° 163/2006)

Nel decorso esercizio finanziario si è riscontrata la necessità di procedere ad una rimodulazione di tale regolamento, che tenesse conto delle mutate previsioni legislative e, nel contempo, consentisse un più ampio coinvolgimento delle professionalità interne coinvolte nei vari procedimenti di realizzazione degli interventi.

A tal fine è stata incaricata una commissione interna che ha formulato una bozza di regolamento, giudicata dallo scrivente dirigente dell'Area tecnica, non completamente aderente ai principi informativi delle disposizioni di legge.

Nel frattempo si è ritenuto opportuno sospendere la liquidazione degli incentivi anche delle attività già espletate.

Risulta, pertanto, prioritario procedere in tempi brevi a tale rimodulazione, congiuntamente ad una più equilibrata distribuzione dei compiti e degli incarichi, anche in vista della pressante attuazione delle attività connesse alla realizzazione del grande progetto "Logistica e porti: sistema integrato portuale di Napoli".

IL SEGRETARIO GENERALE
dr. Emilio SQUILLANTE

Napoli, 19.04.2012