



AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI

Relazione Annuale 2013

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

INDICE

PREMESSA

1.	ASPETTI ORGANIZZATIVI	5
1.1	NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA RAZIONALIZZAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DEGLI UFFICI E DEGLI STRUMENTI INFORMATICI IN DOTAZIONE	5

PORTO DI NAPOLI

2.	ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO	10
2.1	AGGIORNAMENTI SUL PIANO REGOLATORE PORTUALE	10
2.2	INFORMAZIONI SUL PIANO OPERATIVO TRIENNALE VIGENTE E SUO STATO DI ATTUAZIONE	12
2.3	ANALISI DEI DATI RELATIVI AL TRAFFICO DI MERCI E PASSEGGERI	13
2.4	ATTIVITÀ PROMOZIONALE	14
3.	SERVIZI DI INTERESSE GENERALE	18
3.1	NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE	18
3.2	ELENCO DEI SERVIZI AFFIDATI; SOGGETTI AFFIDATARI; DECORRENZA E TERMINE DELL'AFFIDAMENTO	19
4.	MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE	21
4.1	MANUTENZIONE ORDINARIA: ELENCO E STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE AVVIATE, COSTI DI REALIZZAZIONE,	21
4.2	MANUTENZIONE STRAORDINARIA: ELENCO E STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE AVVIATE, COSTI DI REALIZZAZIONE,	21
4.3	GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE: ELENCO E STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE AVVIATE, COSTI DI REALIZZAZIONE CON INDICAZIONE DELLA RELATIVA FONTE	22
4.4	INFRASTRUTTURE FINALIZZATE ALLE "AUTOSTRADE DEL MARE", RISULTATI FINALI E PROSPETTIVE FUTURE	36
5.	SECURITY	37
5.1	OPERE REALIZZATE ED AVVIATE	37
6.	FINANZIAMENTI COMUNITARI	460
6.1	NOTIZIE SU OPERE INFRASTRUTTURALI O PROGETTI UTILI ALLO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ REALIZZATI CON FINANZIAMENTI O FONDI EUROPEI ED INDICAZIONE DI EVENTUALI PROBLEMATICHE VERIFICATE	460
7.	GESTIONE DEL DEMANIO	46
7.1	NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE	46
7.2	ANALISI DEGLI INTROITI PER CANONI, TEMPI DI RISCOSSIONE ED EVENTUALI AZIONI DI RECUPERO PER MOROSITÀ	47
7.3	ATTIVITÀ DI CONTROLLO DEL DEMANIO MARITTIMO, EVENTUALI OCCUPAZIONI IRREGOLARI E ATTIVITÀ INTRAPRESA PER LA NORMALIZZAZIONE	50

7.4 ELENCO DEI SOGGETTI TITOLARI DI CONCESSIONE AI SENSI DELL'ART. 18 LEGGE N. 84/94 DISTINTI PER FUNZIONI E CATEGORIE.....	50
7.5 ELENCO DEI SOGGETTI TITOLARI DI CONCESSIONI AI SENSI DELL'ART. 36 COD. NAV. DISTINTI PER USI.	50
8. TASSE PORTUALI.....	51
8.1 ANDAMENTO DELLE ENTRATE PER TASSE ED EVENTUALI ANOMALIE NELLA RISCOSSIONE	51
9. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI - LAVORO PORTUALE TEMPORANEO	51
9.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE	51
9.2 ELENCO DEI SOGGETTI AUTORIZZATI ALLO SVOLGIMENTO DEI SERVIZI PORTUALI AI SENSI DELL'ART. 16 DELLA LEGGE N. 84/94	51
9.3 ELENCO DEI SOGGETTI AUTORIZZATI ALLO SVOLGIMENTO DEI OPERAZIONI PORTUALI AI SENSI DELL'ART. 16 DELLA LEGGE N. 84/94	52
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	52
9.5 ELENCO OPERATORI AUTORIZZATI AI SENSI DELL'ART. 68 COD. NAV. E TIPO DI ATTIVITÀ SVOLTA	52

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO.....	53
2.1 AGGIORNAMENTI SUL PIANO REGOLATORE PORTUALE	53
2.2 INFORMAZIONI SUL PIANO OPERATIVO TRIENNALE VIGENTE E SUO STATO DI ATTUAZIONE	53
2.3 ANALISI DEI DATI RELATIVI AL TRAFFICO DI MERCI E PASSEGGERI E 2.4 Attività Promozionale	53
3. SERVIZI DI INTERESSE GENERALE.....	54
3.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE	54
3.2 ELENCO DEI SERVIZI AFFIDATI; SOGGETTI AFFIDATARI; DECORRENZA E TERMINE DELL'AFFIDAMENTO	54
4. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE.....	55
4.1 MANUTENZIONE ORDINARIA E 4.2 MANUTENZIONE STRAORDINARIA	55
4.3 GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE E 4.4 INFRASTRUTTURE FINALIZZATE ALLE "AUTOSTRADE DEL MARE"	55
5. SECURITY.....	55
5.1 OPERE REALIZZATE ED AVVIATE	55
6. FINANZIAMENTI COMUNITARI.....	56
6.1 NOTIZIE SU OPERE INFRASTRUTTURALI O PROGETTI UTILI ALLO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ REALIZZATI CON FINANZIAMENTI O FONDI EUROPEI ED INDICAZIONE DI EVENTUALI PROBLEMATICHE VERIFICATESEI	56
7. GESTIONE DEL DEMANIO.....	56
7.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE	56

7.2 ANALISI DEGLI INTROITI PER CANONI, TEMPI DI RISCOSSIONE ED EVENTUALI AZIONI DI RECUPERO PER MOROSITÀ	56
7.3 ATTIVITÀ DI CONTROLLO DEL DEMANIO MARITTIMO, EVENTUALI OCCUPAZIONI IRREGOLARI E ATTIVITÀ INTRAPRESA PER LA NORMALIZZAZIONE.....	56
7.4 ELENCO DEI SOGGETTI TITOLARI DI CONCESSIONE AI SENSI DELL'ART. 18 LEGGE N. 84/94 DISTINTI PER FUNZIONI E CATEGORIE.....	57
7.5 ELENCO DEI SOGGETTI TITOLARI DI CONCESSIONI AI SENSI DELL'ART. 36 COD. NAV. DISTINTI PER USI.	57
8. TASSE PORTUALI.....	57
8.1 ANDAMENTO DELLE ENTRATE PER TASSE ED EVENTUALI ANOMALIE NELLA RISCOSSIONE	57
9. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI - LAVORO PORTUALE TEMPORANEO	57
9.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE	57
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	57
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 COD. NAV. E TIPO DI ATTIVITÀ SVOLTA	58
10. INIZIATIVE IN MATERIA AMBIENTALE.....	58
RELAZIONE PERIODICA SULL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO EX ART. 92 DEL D. LGS. N. 163/2006.....	60

PREMESSA

Preliminarmente, è opportuno ricordare il presente documento viene redatto seguendo lo schema indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, trasmesso con nota prot. n. 2330 del 5.03.2014.

Con D.M. 15.03.2013, dal 22 marzo 2013 l'Autorità Portuale è stata sottoposta a Commissariamento e il precedente Presidente Dassatti è stato nominato Commissario Straordinario dell'Ente. Successivamente il mandato è stato prorogato con D.M. del 20.09.2013, conclusosi in data 11.12.2013.

Con successivo D.M. 11.12.2013 è stato nominato Commissario Straordinario di questa A.P., a decorrere dal 12.12.2013, l'Amm. Felicio Angrisano, che ha rassegnato le proprie dimissioni in data 30.04.2014. In pari data con decreto n. 174 è stato nominato Commissario Straordinario il Prof. Francesco Karrer.

Con delibera n. 210 del 16.05.2013 è stato costituito il nuovo Comitato Portuale e sono state rinnovate le Commissioni Consultive locali di Napoli e di Castellammare di Stabia. A seguito di sentenza del TAR Campania n. 1781/2014, si è provveduto a ricostituire con delibera n. 173 del 3.07.2014, ora per allora, il suddetto Comitato Portuale.

L'intero anno 2013 è stato particolarmente delicato per una serie di attività di indagini cui è stato sottoposto l'Ente da parte della Guardia di Finanza per conto della Procura Penale e della Procura della Corte dei Conti, che hanno coinvolto direttamente e/o trasversalmente tutti gli Uffici, comportando un notevole aggravio dei carichi di lavoro.

A ciò si aggiunge la circostanza che l'avvicendamento di commissari straordinari alla guida dell'Ente ha comportato ulteriori continue variazioni degli obiettivi di breve periodo in ragione dell'impostazione che ognuno ha ritenuto in legittimità di voler introdurre e, in molti casi, con l'inserimento di conseguenti tecnicismi che hanno contribuito a rallentamenti nell'attività amministrativa.

E' continuato il lungo e complesso iter di approvazione del Piano regolatore Portuale avviato nel 2012 e culminato con l'approvazione da parte del Comitato Portuale con delibera n. 11 del 6 marzo 2012, per il recepimento delle "Le Linee di indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti allo sviluppo sostenibile del Porto di Napoli", promosse in sinergia con la Regione Campania". Le modifiche apportate sono risultate funzionali alla realizzazione del "Grande Progetto - Logistica e Porti: sistema integrato portuale di Napoli e Stabia", discendente dalle Linee guida, promosso dalla Regione Campania con il contributo ed il coinvolgimento della Provincia, del Comune di Napoli, della Camera di Commercio, dell'Unione degli Industriali, dei principali operatori del settore portuale e, ovviamente, della stessa Autorità Portuale, il cui finanziamento è stato dichiarato, *prima facie*, "eligibile" dalla Competente Commissione Europea. Nella successiva seduta del 12 luglio 2012, all'unanimità è stato approvato il recepimento delle suddette modifiche al Nuovo PRP che ha poi attenuto l'intesa con il Comune di Napoli, per il prosieguo dell'iter per la sua adozione definitiva.

Con delibera di Comitato Portuale n. 1 del 24.01.2013 si è reso, infatti, necessario specificare gli elaborati che costituiscono il documento del Piano che ha recepito le prescrizioni e le indicazioni prodotte a seguito dell'intesa con il Comune di Napoli, espresse nella delibera di Consiglio Comunale n. 33 del 3.08.2012 per la successiva approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, come più analiticamente si specificherà nel prosieguo del documento.

Con la delibera n. 26 del 31.10.2013, il Comitato Portuale ha approvato il Piano Operativo Triennale 2013/2015 nel quale, come meglio si dirà nel corso della trattazione, vengono delineati gli obiettivi e disegnati gli scenari per il triennio in questione per tutta l'area rientrante nella competenza dell'A.P.

Anche per il Porto di Castellammare di Stabia, infatti, l'Autorità Portuale ha tracciato, attraverso un'azione integrata e congiunta con le Amministrazioni coinvolte e mediante i

propri atti di programmazione, 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. Tale disegno programmatico risulta conforme alle linee di sviluppo del Porto di Castellammare di Stabia delineate nei contenuti del Documento congiunto - A.P. Comune di Castellammare, Capitaneria di Porto di Castellammare - del 28.06.2011 e approvate dal Comitato Portuale con delibera n. 10 del 27.02.2012, sulla scorta delle quali si sta procedendo alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, volto a individuare 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.

Dalla relazione che segue emergono i notevoli sforzi prodotti nell'anno 2013, sia pur in un clima di transitorietà del vertice, per proseguire quegli interventi infrastrutturali ordinari e straordinari già programmati. Non possono sottacersi le difficoltà connesse alla approvazione e realizzazione in tempi ragionevoli delle opere e delle attività programmate. Fra gli altri questo è il caso delle operazioni relative al dragaggio d'urgenza dei fondali del Porto di Napoli che sta purtroppo scontando ancora gravi quanto imprevedibili ritardi determinati anche da sopravvenute difficoltà nello stoccaggio e nella gestione del materiale di escavo.

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 2013, l'attività complessiva dell'Ente è stata intensa, come si evince dagli indirizzi espressi dal Comitato Portuale che ha assunto complessivamente 26 delibere e dalle indicazioni strategiche espresse attraverso 546 delibere presidenziali/commissariali e 45 decreti.

Per la migliore razionalizzazione delle procedure interne sono stati predisposti, altresì, n. 15 ordini di servizio.

E' stato, altresì, implementato lo sviluppo di un nuovo modulo per l'archiviazione digitale dei flussi di cassa che è andato in linea a gennaio 2013.

Ugualmente si è provveduto alla implementazione del modulo Human Resources basato su Business Object, che consente il monitoraggio immediato e sintetico del personale in termini di anagrafica, costi e presenze. Il sistema è andato a regime a fine febbraio 2013.

Consistenza dell'organico in relazione alla dotazione organica approvata

Nella seduta del 27.07.2004, il Comitato Portuale ha deliberato la proposta di dimensionamento organizzativo della Segreteria Tecnica Operativa, definitivamente approvata dal Ministero vigilante in data 22.09.2004.

La consistenza organica della S.T.O. dell'Autorità Portuale di Napoli, all'inizio del 2013, era costituita da 103 unità di cui 9 dirigenti, 30 quadri, 60 impiegati, 4 operai e nessuna unità in soprannumero.

Al 31.12.2013 la consistenza organica risulta, invece, così articolata: 6 dirigenti, 25 quadri, 57 impiegati, 2 operai, e nessuna unità in soprannumero per un totale di 90 unità.

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

Alla luce di quanto fin qui esposto, la consistenza organica della Segreteria Tecnica Operativa, al 31.12.2013, risulta la seguente:

CONSISTENZA ORGANICA					dotazione organica approvata
CATEGORIA	al 31/12/12	dimissioni passaggi di livello	assunzioni passaggi di livello	al 31/12/13	
DIRIGENTI	9	3	0	6	13
QUADRI	30	5	0	25	40
IMPIEGATI	60	3	0	57	76
OPERAI	4	2	0	2	4
TOTALE	103	13	0	90	133
DISTACCATI	0	0	0	0	
ESUBERI	0	0	0	0	
TOTALE COMPLESSIVO	103	13	0	90	

Costo della struttura organizzativa

Gli oneri per il personale in servizio, la cui consistenza complessiva al 31/12/2013 era di 90 unità, sono impegnati nel rendiconto finanziario per M/€ 7815 con una variazione di M/€ - 287 rispetto all'anno precedente.

I predetti oneri risultano così articolati (in €/000):

	Esercizio 2013	Esercizio 2012	Differenza
Emolumenti al Segretario Generale	177	177	0
Emolumenti fissi	5.378	5.541	- 163
Emolumenti variabili	64	71	- 7
Ind. e rimb. spese missioni	25	28	- 3
Altri oneri per il personale	159	239	- 80
Istruzione personale	13	5	8
Oneri previdenziali	1.999	2.041	- 42
TOTALE	7.815	8.102	- 287

Si segnala che l'importo relativo al t.f.r. annuale è inserito nel capitolo 43 - "quota t.f.r.": lo stesso viene versato ai fondi di previdenza integrativi o al fondo inps di tesoreria a seconda delle opzioni effettuate dal personale dipendente.

La rivalutazione del fondo t.f.r. rimasto in azienda è inserita nel conto economico come posta non finanziaria.

Si precisa, ancora, che l'importo relativo all'inap dovuta sulle retribuzioni è inserito nel capitolo 12 "oneri previdenziali, assistenziali e fiscali".

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

Nel corso del 2013 sono proseguite le attività di aggiornamento dei procedimenti amministrativi, avviate nel 2012 con l'adozione del Regolamento dell'attività procedimentale amministrativa del demanio portuale e costiero contenuto nelle "Istruzioni Procedimentali per la Gestione del Demanio Marittimo".

In particolare, per quanto attiene alle procedure dell'Ufficio Demanio sono state impartite specifiche direttive sulle seguenti materie:

- Gestione, archiviazione e numerazione dei procedimenti in corso al 2013 mediante il ripristino del registro delle istruttorie;
- Aggiornamento professionale D.L. 18.10.2012, n.179, convertito dalla legge 17.12.2012 n.221 "Ulteriori misure per la crescita"; b) legge 24.12.2012 n.228 "legge di stabilità finanziaria 2013; L.6.11.2012 n.190 prevenzione e repressione della corruzione e della legalità nella pubblica amministrazione;
- Proroga della concessioni demaniali per finalità ricreative e infrastrutture portuali;
- Documentazione antimafia D.L. 15.11.2012, n.218;
- Aggiornamento professionale su attività procedimentali per la definizione di rapporti concessori che presentano aspetti peculiari, non sempre inquadrabili nelle previsioni normative di riferimento;
- Aggiornamento professionale sul D.L. 21 giugno 2013 n.69 in materia di disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia;
- DPR 16.04.2013, n.62 - Regolamento recante il codice di comportamento dei dipendenti pubblici, a norma dell'articolo 54 del d.l. 30 marzo 2001, n.265;
- Verifica del corretto utilizzo dei beni demaniali marittimi.

Altro importante ramo di riorganizzazione delle attività svolte dagli uffici è quello di organizzazione dell'attività di Recupero del Credito. Questo ramo di attività, già avviato con la Disposizione di Servizio interna n. 2/2011, si struttura e con l'Ordine di Servizio n. 3 del 15/03/2012 in cui è stabilito vengano curate ed istruite tutte le istanze di rateizzo di posizioni debitorie pregresse avanzate da concessionari che, per motivazioni diverse, quasi tutte connesse alla comprovata crisi economica, che sta ormai da qualche tempo interessando il settore, non riescono ad adempiere alle proprie obbligazioni nei tempi previsti. L'esistenza di posizioni debitorie pregresse in capo ad alcuni concessionari deriva, altresì, da istanze avanzate nel tempo da quest'ultimi di rideterminazione e rivisitazione di canoni.

Per il dettaglio in termini di cifre dell'attività di recupero del credito svolta nell'arco del 2013, si rimanda al paragrafo 7.2 "Analisi degli introiti per canoni".

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

Sistema informativo aziendale

Continua l'evoluzione del sistema informativo aziendale sulla strada tracciata a partire dal 2005 con la definizione dell'Erp aziendale basato su Oracle Application.

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

E' stato implementato lo sviluppo di un nuovo modulo per l'archiviazione digitale dei flussi di cassa che è andato in linea a gennaio 2013.

Altri due moduli sono entrati in linea nel corso del 2013 e sono strettamente collegati, peraltro, alla necessità di procedere alla dematerializzazione dei documenti introdotta dal CAD (Codice dell'amministrazione digitale) con Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

- Portale clienti e portale fornitori. Al fine di semplificare i rapporti con i suoi utenti e garantire un miglior servizio all'utenza, l'Autorità Portuale di Napoli ha creato sul proprio sito una sezione riservata per consultare i dati contabili clienti e fornitori aggiornati in tempo reale. Il servizio consente di interrogare, stampare ed archiviare le fatture e gli estratti conto relativi alla singola posizione.
- Dematerializzazione fatture solleciti e documenti contabili. L'A.P. invia ora tutti i documenti contabili (Fatture, Solleciti, Estratti conto, ecc...) tramite Posta Elettronica Certificata all'indirizzo pec del cliente o, se non disponibile, per Posta ordinaria. Allo stato attuale l'indirizzo di destinazione della PEC è quello desumibile sul sito della camera di commercio; ovviamente, le società possono indicare un indirizzo PEC diverso da quello di default. Nello specifico per poter avviare questo modulo è stato necessario "popolare" il database delle poste elettroniche certificate dei clienti presenti in anagrafica: queste sono state desunte, come detto, dal sito della camera di commercio.

Sistema informatico ufficio Security

Nel 2013 si sottolinea che è stato ulteriormente perfezionato il processo di rilascio dei nuovi permessi di accesso in porto.

La stima complessiva dei permessi da rinnovare ogni anno è di circa 10.000 e per l'anno 2013 sono stati rinnovati 10.053 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.

Sala di videosorveglianza

Nel corso dell'anno 2013 è giunto a termine il progetto relativo alla sala di videosorveglianza. Negli ultimi mesi del 2012 è stata consegnata all'Autorità Portuale la prima trince di telecamere da poter utilizzare per l'espletamento delle operazioni di vigilanza e videosorveglianza descritte nei paragrafi precedenti. La seconda trince di telecamere, unitamente al sistema automatico di rilevamento accesso ai varchi portuali è stato invece consegnato nei primi mesi del 2013.

Le telecamere relative alla seconda trince consegnata si interfacceranno con il sistema di rilevazione targhe che è in via di perfezionamento. Infatti sono già stati avviati periodi di sperimentazione del sistema di rilevamento targhe ed apertura automatica delle sbarre di accesso. Si è preferito attuare la sperimentazione nelle ore meno dense del traffico veicolare, in maniera tale da definire le eventuali criticità e tarare la strumentazione in base al numero medio di utenze che effettuano passaggi ai varchi. Attualmente presso la Sala di Videosorveglianza vengono impiegati dipendenti dell'Ufficio Security A.P. che coadiuvano personale di Guardie Particolari Giurate che effettuano il servizio di videosorveglianza di cui al paragrafo 5.

La sala di videosorveglianza ha lo scopo di concentrare il pieno controllo del sistema di sicurezza, delle sue tecnologie, performance, eventi di allarme/sabotaggio e della sua manutenzione. In essa, grazie all'infrastruttura di comunicazione, convergono e sono opportunamente rappresentate e memorizzate le informazioni (immagini, allarmi ecc.) provenienti dal campo.

Essa consente, nel miglior dei modi, di operare sulla sicurezza in real-time per esercitare il controllo e in post evento per scopi investigativi.

Da questa sala, posta presso i locali dell'Autorità Portuale, è possibile realizzare il pieno controllo delle aree di competenza diretta, indiretta, interfacciando, ove possibile, i sistemi di sicurezza in carico ai Concessionari, ai Varchi, ai Terminal Crocieristici, nonché alle Forze dell'ordine.

La sala di videosorveglianza, è collegata al sistema di video sorveglianza installato all'interno del porto, in maniera tale da disporre degli strumenti necessari, quali reti e sistemi informatici, atti alla conoscenza delle minacce alla sicurezza nelle loro varie forme e garantirà il coordinamento tra misure di sicurezza relative a zone aventi caratteristiche di sicurezza diverse, prevedendo, ove necessario, misure diversificate per diverse parti del porto, diversi livelli di sicurezza e specifiche informazioni di intelligence.

Le finalità perseguite mediante l'attivazione del sistema di videosorveglianza sono del tutto conformi alle funzioni istituzionali attribuite all'Autorità Portuale ai sensi della Legge n. 84/94, del Reg. EU 725/04 e dalla parte "A" del Codice I.S.P.S. in tema di sicurezza delle navi e dei traffici marittimi.

Attuazione della normativa anticorruzione e trasparenza - Legge 190/2012 e D.Lgs. 33/2013

L'impianto normativo che deriva dall'applicazione delle norme contenute nella legge 190/2012 e dal successivo decreto legislativo 33/2013 risultano ispirate da quello che dovrebbe essere il valore guida di ogni pubblico dipendente: la buona amministrazione.

Con delibera n. 72/2013 dell'11.09.2013 è stato approvato il Piano Nazionale Anticorruzione predisposto dal Dipartimento della funzione pubblica che prevede che tutte le pubbliche amministrazioni (tra cui le A.P.) adottino il Piano Triennale di prevenzione della corruzione 2014/2016, trasmettendolo entro il 31.01.2014 al Dipartimento stesso.

Il suddetto Piano consente di programmare la propria strategia di prevenzione introducendo e sviluppando adeguate misure organizzative e gestionali, con l'indicazione di obiettivi, indicatori, misure, tempistica e risorse e nominando il responsabile della prevenzione.

Momento fondamentale dell'iter applicativo della suddetta normativa, infatti, è costituito dall'individuazione all'interno di ogni amministrazione di un Responsabile per l'anticorruzione, (dirigente con caratteristiche di compatibilità rispetto alla funzione e con un incarico di tipo stabile) cui sono affidati una serie di compiti molto delicati per garantire l'applicazione puntuale delle norme di cui trattasi.

Il collegamento tra la prevenzione della corruzione e il programma per la trasparenza e l'integrità è assicurato, altresì, dalla figura del Responsabile della trasparenza che, in A.P. come in altre amministrazioni, si è ritenuto di dover identificare con lo stesso Responsabile per l'anticorruzione.

Nell'Autorità Portuale di Napoli, il suddetto ruolo di **Responsabile per l'anticorruzione e trasparenza (R.P.C.T.)**, pertanto, in un primo momento individuata nella figura del Segretario Generale, successivamente, con delibera commissariale n. 378 del 12.09.2013, è stato attribuito all'Avv. Antonio del Mese.

Nel decreto legislativo 33/2013 è contenuto un obiettivo ancora più ambizioso rispetto a quanto affermato dalla legge 241 del 1990: il principio di trasparenza viene considerato quale accessibilità totale delle informazioni concernenti l'organizzazione e l'attività delle pubbliche amministrazioni, allo scopo di favorire forme diffuse di controllo. Viene, infatti, introdotto il nuovo istituto del cosiddetto "**diritto di accesso civico**", consistente

nell'obbligo di pubblicare documenti, informazioni o dati che chiunque ha il diritto di richiedere, nei casi in cui sia stata omessa la loro pubblicazione.

La richiesta di accesso civico, inoltre, non è sottoposta ad alcuna limitazione: non è necessario che chi propone l'istanza abbia un interesse personale e diretto a vederla soddisfatta. I provvedimenti legislativi intervenuti nel tempo, ed improntati a finalità conoscitive e partecipative, vanno considerati strumento di attuazione del "principio democratico e dei principi costituzionali di eguaglianza, imparzialità, buon andamento, responsabilità, efficacia ed efficienza nell'utilizzo di risorse pubbliche, integrità e lealtà nel servizio alla nazione" (art.1, comma 1, D.L. 33/2013).

In attuazione di tale principio è stato creato una apposita sezione sul sito web dell'A.P. chiamata "**Amministrazione trasparente**", nella quale vengono continuamente pubblicate e aggiornate tutte le principali informazioni riguardanti la vita dell'Ente ed i suoi principali attori.

Per l'anno 2013 è stata organizzata, inoltre, una prima sessione del ciclo formativo (20-22-25-27.11.2013 e 2.12.2013) tenuta dal R.P.C.T. per garantire una corretta applicazione agli obblighi imposti dalla normativa di riferimento, per tutto il personale dipendente dell'A.P.

E nel mese di dicembre (18-19.12.2013) è stato, altresì, organizzato un corso di formazione dedicato al personale (dipendenti e dirigenti) dell'Ente su anticorruzione, trasparenza ed informatizzazione del sito istituzionale, che hanno visto la presenza di relatori esterni esperti del settore.

Tutta l'intensa attività avviata dal R.P.C.T. ha portato all'elaborazione di tre documenti fondamentali approvati dal vertice con delibera n. 19/2014: **Piano triennale anticorruzione 2014/2016; Piano triennale per la trasparenza 2014/2016; Ciclo di gestione delle performance**. I tre documenti saranno annualmente sottoposti ad integrazioni, aggiornamenti ed approfondimenti.

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Aggiornamenti sul Piano Regolatore Portuale

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.

Fermo restando il lavoro già svolto in questi anni e gli obiettivi già prefissati dal P.R.P., l'A.P., con delibera del Comitato Portuale n. 30 del 28.07.2011, approvando le "Linee di 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.

Con delibera n. 11 del 06.03.2012 il Comitato Portuale ha approvato, quindi, le modifiche da apportare al PRP al fine del recepimento delle "Linee di indirizzo", nonché delle ulteriori opere previste dal "Grande progetto Logistica e porti, sistema integrato portuale di Napoli".

Conseguentemente con delibera n. 18 del 12.07.2012 il Comitato Portuale ha preso atto della stesura del PRP "Revisione giugno 2012" così come modificata ed aggiornata in coerenza, non solo con quanto previsto dalle richiamate "Linee d'indirizzo", ma anche con le opere previste dal suddetto "Grande progetto".

Tale stesura del PRP è stata, in seguito, trasmessa al Comune di Napoli al fine del raggiungimento dell'Intesa prevista dall'art. 5 delle legge 84/94. Il Comune di Napoli con Delibera di Consiglio Comunale n. 33 del 03.08.2012 ha dato l'assenso al perfezionamento dell'intesa per il "PRP - Revisione giugno 2012", con alcuni emendamenti e prescrizioni.

Nelle more della presentazione al Comitato Portuale della documentazione, aggiornata alla luce di quanto richiesto dal Comune di Napoli con la citata delibera di C.C., il PRP è stato anticipatamente trasmesso al Consiglio Superiore dei LL.PP. il 6 agosto 2012 per il prosieguo dell'iter di approvazione.

Nella seduta del 28.09.2012, il Comitato Portuale, con delibera n. 20, ha espresso la definitiva adozione del PRP fermo restando l'adempimento alle richieste contenute nella delibera di Consiglio Comunale n. 33 e, nella successiva seduta del 24.01.2013, con delibera n. 1, ha preso atto dell'avvenuto recepimento delle suddette prescrizioni/indicazioni nella specifica documentazione del nuovo PRP.

In data 06.02.2013, il "PRP - Revisione giugno 2012", così come rielaborato in accoglimento di quanto richiesto nella citata Delibera del C.C. n. 33 è stato ritrasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che dopo esame in Assemblea Generale lo ha restituito richiedendo integrazioni ed adeguamenti secondo le osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni espresse dal voto n. 63 del 22.03.2013.

Nel contempo, in dipendenza di quanto previsto dal comma 4 dell'art. 5 della Legge 84/94 che prevede che i PRP siano sottoposti alle procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), nonché da quanto previsto dal successivo D.Lgs 152/2006 e s.m.i., che nel disciplinare la materia ambientale, prevede che i piani siano sottoposti alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), è stato avviato un intenso confronto con la Regione Campania ed il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), in merito alla più idonea procedura da intraprendere per una definitiva approvazione del Piano.

Con propria nota dell'11.01.2013 il MATTM, ha confermato la possibilità di intraprendere il procedimento semplificato di VIA integrata VAS previsto dall'art. 6, comma 3ter, del D.Lgs 152/2006.

Di conseguenza l'A.P., con l'obiettivo di procedere quanto più celermente possibile all'approvazione del PRP, evitando, in tal senso, l'allungamento dei tempi derivante dallo svolgimento delle due procedure (VAS e poi VIA), il 30.10.2012, ha manifestato al MATTM l'interesse ad attivare la procedura prevista dal richiamato art. 6, comma 3ter, del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., ritenendo che il PRP presenti una prevalenza di opere di natura progettuale e richiedendo la riduzione a 30 gg. il previsto periodo per la consultazione preliminare.

Pertanto, il 13.05.2013 è stato formalmente comunicato al MATTM ed alle altre Istituzioni/Enti coinvolti, l'avvio della consultazione, presentando e sottoponendo all'esame gli elaborati costitutivi il PRP Revisione giugno 2012 e lo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI).

Il MATTM, con successiva comunicazione del 29.11.2013, nel trasmettere il parere n. 1376 del 15.11.2013 reso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (CTVA) - relativo alla consultazione e conclusione della prima fase della procedura ambientale integrata VIA/VAS - ha richiesto la presentazione di un'ulteriore documentazione, nel

passare al livello definitivo, in ottemperanza ai contenuti del citato parere, riguardante, in sintesi, lo Studio Ambientale Integrato (SAI) che dovrà comprendere tutti i contenuti, previsti dalla normativa vigente, relativamente alla stesura del Rapporto Ambientale e dello Studio di Impatto Ambientale.

Nel frattempo, al fine di ottemperare alle richieste ed integrazioni del Piano, contenute nel parere n. 63/2013 del C.S.L.P., con particolare riferimento "alla Definizione dell'ipotesi di *"realizzazione e gestione dell'impianto di carico a servizio dei prodotti petroliferi"*, è stato elaborato *"un documento di Sicurezza relativo alle attività portuali esercitate alla Darsena Petroli nella configurazione attuale e futura come prevista nel nuovo PRP"*, nonché un documento *"Ricevimento prodotti petroliferi a mare"* relativamente alla realizzazione di un impianto di carico all'esterno della Diga Foranea a servizio del Terminal Petroli.

Per tale ipotesi, contenuta nel PRP, dagli incontri avuti con le istituzioni coinvolte, è scaturita la necessità di costituire un tavolo tecnico che valutasse in maniera coordinata ed univoca, le problematiche in essere, eventuali criticità, aspetti autorizzativi, procedurali e concessori, tutte questioni, oggi ancora aperte, propedeutiche e necessarie al fine di una definizione conclusiva delle scelte del Piano relativamente agli impianti e insediamenti cosiddetti strategici.

In merito sono stati acquisiti i seguenti pareri:

- della Direzione Regionale Campania - Dipartimento dei Vigili del Fuoco;
- della Capitaneria di Porto di Napoli,
- dell'Agenzia del Demanio - Direzione Regionale della Campania.

Ad oggi, quindi, ai fini della prosecuzione della procedura di approvazione del PRP (il cui iter si conclude con l'atto di approvazione da parte della Regione Campania) sono in corso le attività necessarie per:

- Ottemperare a quanto richiesto dal parere n. 1376 del 15.11.2013, reso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale nell'ambito della conclusione della prima fase della procedura ambientale integrata VIA/VAS ed avviare la seconda fase della procedura. A tal fine è in corso la predisposizione dello Studio Ambientale Integrato (SAI) rispetto a quale è indispensabile definire l'ipotesi di realizzazione e gestione dell'impianto di carico a servizio dei prodotti petroliferi;
- Presentare nuovamente il PRP - Revisione giugno 2012 al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - una volta definito il nuovo assetto dell'area orientale relativamente alla realizzazione di un nuovo impianto di carico dei prodotti petroliferi - aggiornato con il (SAI) e le integrazioni richieste nel parere n. 63/2013.

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.

Con delibera n. 26 in data 31.10.2013, il Comitato Portuale ha approvato il **PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2013/2015**, 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.

Si è partiti dagli obiettivi fissati nel POT 2011/2013 per poi delineare i nuovi scenari programmatici da realizzare nel prossimo triennio. Nello stesso documento del 2013 vengono riportati, sia pur in via esemplificativa, le opere in corso di realizzazione con indicazione del loro stato di attuazione.

2.3 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri

Traffico Container

Il settore commerciale del porto di Napoli ha un calo dei traffici nell'anno 2013 rispetto al 2012, sia a causa del deficit infrastrutturale sia a causa del perdurare della crisi finanziaria che ha avuto pesanti effetti sull'economia reale.

Piuttosto diversificato l'andamento dei diversi settori del traffico del porto. Infatti, accanto a un calo consistente del settore container e, in misura minore, del traffico Ro - Ro, si nota una crescita piuttosto sostenuta nelle voci delle rinfuse liquide e solide, per cui il totale del movimento si attesta su un lievissimo incremento dell'1,8%, beneaugurante soprattutto per gli anni a venire.

Dati porto di Napoli anni 2008 - 2013

Tipologia traffico	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% 2013/2012
traffico container	4.226.837	4.534.000	5.883.394	5.910.374	5.825.946	4.954.966	23,20%
traffico rinfuse solide	4.722.054	4.696.645	4.419.297	4.363.460	3.295.637	4.059.988	-10,20%
traffico rinfuse liquide	4.283.115	4.260.067	5.551.903	5.481.959	5.173.674	5.938.901	14,80%
traffico RO-RO	6.119.628	5.928.480	6.068.783	5.791.351	5.742.905	5.437.469	-5,30%
TOT	19.351.634	19.419.192	21.923.477	21.547.144	20.038.162	20.391.324	1,80%
traffico container (TEU)	481.521	515.868	534.432	526.768	546.818	477.020	-12,80%
traffico passeggeri	9.026.247	8.618.000	7.365.397	7.516.191	7.439.763	6.931.856	-6,80%

Traffico Crocieristico

Nell'anno di riferimento, i crocieristi sono stati **1.175.034** con **440** approdi registrando una crescita del 175% rispetto ai 405.639 crocieristi del 2000. Dato importante e significativo per lo scalo partenopeo, considerato che negli ultimi anni il mercato crocieristico nazionale e del Mediterraneo vive un momento di leggera contrazione dopo anni di crescita inarrestabile.

Traffico del golfo

Il traffico dei passeggeri diretti alle isole del golfo, alle Eolie e in Sicilia ha raggiunto valori importanti. **5.756.822** sono stati i passeggeri che hanno transitato per lo scalo partenopeo.

2.4 Attività Promozionale

Notizie di carattere generale

Per "fiera" s'intende un evento promozionale in cui diverse aziende, tramite propri stand, presentino i propri prodotti. In genere, permette l'incontro tra domanda ed offerta, nell'ottica di organizzare un unico momento in cui diversi operatori dello stesso settore possano incontrarsi e confrontarsi. Questo approccio è strettamente coerente con le fiere nelle quali produttori si rivolgano 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.

Nell'ottica della continua necessità di ridurre i costi, è stata necessariamente fatta una programmazione di partecipazione agli eventi maggiormente selettiva, privilegiando le "fiere" con riflessi più ampi nel panorama mondiale e un maggior coinvolgimento di operatori internazionali.

Sempre più frequentemente, inoltre, 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.

Il trend, inoltre, spinge verso un concetto di "promozione integrata", che comporta non più eventi fieristici e promozionali dedicati al solo ambito portuale, ma agli aspetti logistici integrati che un porto può apportare in una filiera di riferimento.

Come politica di rapporti con gli operatori, 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, non richiedendo 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.

Partecipazioni a eventi espositivi e promozionali

Per il **settore commerciale** le fiere a cui l'A.P. è presente, come detto, 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.).

Gli eventi fieristici del 2013 sono stati scelti in base a diversi criteri: area geografica (in primis Mediterraneo, Europa ed i paesi del "bric", cioè Brasile, Russia, India, Cina) in cui si svolge l'evento, quantità e qualità degli espositori, quantità e qualità dei visitatori, organizzazione di missioni specifiche dedicate a quell'evento.

Sono stati inclusi anche alcuni paese emergenti, nell'ottica di sondare il terreno in alcuni territori non tradizionalmente compresi nell'ambito dell'attività promozionale. Verranno qui elencate in ordine cronologico, con una breve descrizione degli stessi:

- **Sitl, Parigi, 26 - 29 marzo**
 - **Intermodal Sud America, San Paolo del Brasile 02 - 05 aprile**
 - **Transrussia, Mosca, 23 - 26 aprile**
 - **Transport & Logistics, Monaco di Baviera, 03 - 06 maggio**
 - **Sil, Salone Internazionale della Logistica, Barcellona, 05 - 08 giugno**
 - **Trans Middle East, Beirut, 28 - 31 maggio;**
 - **Intermodal Africa, Port Elizabeth, 21 - 24 novembre:**
-
- **Sitl, Parigi, 26 - 29 marzo:** è la fiera più importante in Europa dopo quella di Monaco, e negli anni ha saputo smarcarsi dal solo ambito francese per diventare un punto di riferimento importante per tutto il mercato logistico continentale. Circa 700 gli espositori, per 40.000 visitatori totali. Vede la presenza di tutti i settori dell'intermodalità, motivo per il quale riesce ad attrarre operatori di tutti i campi di riferimento del trasporto. Interessante soprattutto la presenza di diversi operatori del Nord Africa, presenza inizialmente spinta dall'identità linguistica con il paese d'Oltralpe e successivamente dalle possibilità di cooperazione sorte dopo le costruzioni dei grandi porti hub africani del bacino del Mediterraneo.
 - **Intermodal Sud America, 02 - 05 aprile, San Paolo del Brasile:** È l'evento della logistica mondiale secondo solo a quello di Monaco, e raccoglie circa 45.000 visitatori nei tre giorni di svolgimento, ed è anche quello con il miglior tasso di crescita. Tale crescita è 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 testimoniato anche dal fatto che è cambiata la proprietà dell'evento stesso: infatti, la titolarità dell'organizzazione è passata all'inglese CMP, principale operatore mondiale nel settore fieristico dei trasporti insieme al gruppo Informa, anch'esso inglese. L'importanza dell'evento è legata alla presenza di tutti i principali operatori del Centro e Sud America, aree geografiche verso le quali si sta registrando un aumento dei traffici, primo tra tutti il collegamento con il Brasile. Per la prima volta, l'Autorità Portuale di Napoli vi è stata presente insieme alle Autorità Portuali di Genova, Savona e La Spezia, per un contenimento dei costi e una più organizzata presenza dell'offerta promozionale dei porti italiani presenti. Molto interessante la presenza degli operatori del trasporto del grano e di cereali in genere, in quanto tali prodotti, originariamente coltivati solo per il mercato interno, da qualche anno, vista le migliorate tecniche di produzione, sono disponibili in quantità maggiori anche per l'esportazione, ponendosi come concorrenziali rispetto ai soliti paesi di produzione, come Stati Uniti, Ucraina, ecc.
 - **Transrussia, 23 - 26 aprile, Mosca:** E' sicuramente una delle fiere con la maggior crescita di pubblico, espositori e conferenze collaterali organizzate. L'edizione del 2013 ha visto la presenza di circa 400 espositori e 30.000 visitatori, con una ovvia predominanza degli operatori del Mar Nero, del Mediterraneo Orientale e di tutta l'Asia in generale. Tra gli espositori e i visitatori è ormai consistente la presenza di nuovi operatori privati della ex URSS, segno che la

progressiva tendenza alla privatizzazione dei servizi è ormai avviata in maniera definitiva. La vitalità di questi nuovi attori del mercato è testimoniata dall'alto numero di piccoli armatori che effettuano trasporti customizzati da e per il Mediterraneo Orientale, ponendosi come valide alternative, per costi e agilità dei servizi, rispetto ai tradizionali servizi esistenti.

- **Transport & Logistics, 03 - 06 maggio, Monaco di Baviera:** è la più grande fiera al mondo del settore della logistica e dei trasporti, e, con circa 60.000 visitatori e 1.000 espositori, vede la presenza dei principali operatori del mondo di terra, di aria e di mare. L'A.P. di Napoli è stata presente all'evento nella collettiva Italiana organizzata da Assoport, insieme alle Autorità Portuali di Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Salerno, Palermo, Messina, Catania, Augusta, Bari, Brindisi, Taranto, Venezia e Trieste. Molteplici i motivi di interesse alla partecipazione all'evento: presentazione di nuove tecnologie, introduzione di nuove linee, ma soprattutto il confronto sullo stato dell'arte con tutti i più grandi operatori del settore logistico del mondo, rappresentato ai massimi livelli.
- **Sil, Salone Internazionale della Logistica, 05 - 08 giugno, 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, presenza importante perché si stringono relazioni finalizzate alla partecipazione di progetti europei cofinanziati dalla Comunità Europea, progetti ormai molto frequenti ed interessanti. Presenza fissa abituale è ormai quella degli operatori del Nord Africa e del Medio Oriente.
- **Trans Middle East, 28 - 31 maggio, Beirut; Intermodal Africa, Port Elizabeth, 21 - 24 novembre:** i due eventi rientrano nel pacchetto di fiere/convegni organizzati dalla società Transportevents, con la quale l'Autorità Portuale di Napoli ha concordato un pacchetto promozionale multiplo, teso a ottenere forti sconti sulle quote partecipative. Si tratta di eventi molto interessanti, in quanto organizzati in paesi emergenti o solitamente fuori dal novero dei paesi interessati all'organizzazione di grandi eventi promozionali, l'utilità della presenza a questi nuovi eventi si è vista già lo scorso anno in India, quando il contatto con la società Abellon ha portato all'organizzazione di un traffico di pellet con il porto di Napoli, e altri contatti interessanti sono stati presi proprio durante i due eventi sopracitati.

Per l'attività promozionale del **settore turistico-crocieristico**, come per gli anni passati, l'Autorità Portuale è presente alle principali manifestazioni fieristiche del mercato turistico e, soprattutto, crocieristico, generalmente con un proprio stand o con uno stand condiviso con altri soggetti pubblici/privati. 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, 18 - 21 febbraio, Milano**
- **Seatrade Miami, 11 - 14 marzo, Miami**
- **BMT, 05 - 07 aprile, Napoli**
- **Seatrade Europe, 24 - 26 settembre, Amburgo**

- **World Travel Market, 07 - 10 novembre, Londra**
- **Bit, 18 - 21 febbraio, Milano:** L'A.P. partecipa ormai dal 2002 alla principale fiera turistica internazionale con un proprio spazio all'interno dello stand della Regione Campania. L'ubicazione non è casuale in quanto consente a tutti i visitatori ed operatori di settori di avere una chiara percezione sull'attività istituzionale - promozionale dell'A.P. che continua ad essere un importante supporto a tutto il processo di valorizzazione turistico- regionale e comunale. L'obiettivo è realizzare sempre più quelle sinergie necessarie affinché il Porto sia considerato parte integrante della filiera istituzionale turistico locale avendo come obiettivo principale quello di sviluppare i processi di marketing territoriale.
- **Seatrade Miami 11 - 14 marzo, Miami:** Il Seatrade di Miami, è da sempre considerato l'appuntamento per eccellenza per tutti i Porti e gli operatori principali del settore turistico crocieristico e anche per l'A.P. 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 dove gli oratori sono selezionati tra i principali esperti del settore, dai quali si apprendono non solo le novità del mercato, ma soprattutto le previsioni dei traffici e i dati di traffico relativi a tutti i principali Porti. Dal 2011 la presenza dell'Autorità portuale di Napoli a Miami è congiunta a quella di Salerno, al fine di garantire la presenza dell'intero sistema regionale portuale, tra l'altro con una riduzione dei costi complessivi sostenuti.
Quest'anno, considerato il momento di transizione che l'Autorità portuale di Napoli sta attraversando, la partecipazione a Miami è stata incentrata, soprattutto, sulla promozione degli itinerari turistici, sugli eventi in programma in città e nella Regione nei prossimi mesi e sulla promozione del Porto di Castellammare di Stabia.
- **BMT, 5 - 7 aprile, 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 presenza dell'A.P. è prevalentemente di carattere istituzionale: anche per l'edizione del 2013, infatti, si è optato per la presenza all'interno del Padiglione dove sono posizionati gli stand della Regione Campania, del Comune di Napoli, della Camera di Commercio, dell'Aeroporto di Napoli 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, 24-26 settembre, Amburgo:** è la fiera europea corrispondente al Seatrade di Miami, e come quella raccoglie il meglio dell'industria crocieristica mondiale, focalizzata però sull'Europa e sul Mediterraneo. Il programma prevede una serie di *conference* di alto livello, durante le quali vengono definite le strategie e le scelte dei principali attori del turismo crocieristico mondiale.

Per il **World Travel Market di Londra**, l'A.P. è stata presente esclusivamente con materiale informativo da distribuire all'interno dello stand della Regione Campania.

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.)

Si tratta prevalentemente di attività divulgativa sul mercato crocieristico internazionale, attraverso appuntamenti periodici organizzati dai vari porti associati, 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*.

Per il 2013 l'A.P. di Napoli è stata presente all'Assemblea Generale, che si è tenuta a Madeira dal 12 al 15 giugno, durante la quale si è discusso principalmente del programma unico di promozione dei porti e terminal associati.

In tutte le suddette manifestazioni, si evidenzia che, a differenza degli anni precedenti, è stata presente per questa A.P. una sola unità per contenere i relativi costi.

Attività di studio e ricerca

- ✓ Nel corso del 2013 è proseguita l'attività di collaborazione con SRM - Studi e Ricerche con la pubblicazione a cura dell'Ufficio Studi di una newsletter telematica che ha l'obiettivo di inquadrare la realtà del porto di Napoli in ambito mediterraneo evidenziando le tematiche di sviluppo dello scalo partenopeo. Il sito web che la ospita è quello di SRMWEB.
- ✓ 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.

Attività di collaborazione con altri Enti e/o Istituzioni

- ✓ L'Autorità Portuale è membro di Rete-Associazione per la collaborazione tra porti e città per partecipare alla costruzione di una rete internazionale di città portuali e di porti e per sviluppare e migliorare le reciproche relazioni e la mutua collaborazione al fine di conseguire uno sviluppo equilibrato e qualificato degli ambiti portuali ed urbani.

Attività Progettuale

- ✓ "**Il Porto di Napoli incontra le Scuole**"
Per il quinto anno consecutivo l'A.P. ha portato avanti in tutti i suoi aspetti la realizzazione del progetto "Il Porto di Napoli incontra le scuole". 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.

3. SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

3.1 Notizie di carattere generale

I servizi di interesse generale sono quelli individuati dal D.M. 14.11.1994.

E' in corso una generale revisione della strategia relativa alle partecipazioni societarie anche alla luce dei limiti, via via più stringenti, imposti agli Enti Pubblici in materia di detenzione di partecipazioni societarie.

Le società partecipate operano principalmente nel settore dei servizi portuali. I principali eventi dell'anno 2013 che hanno caratterizzato l'attività delle maggiori società partecipate sono stati, sinteticamente, i seguenti.

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

Servizi di interesse generale distinti per soggetti affidatari:

Servizio di Pulizia e raccolta RSU

Con delibera di Comitato Portuale n. 16 del 10 maggio 2012 è stato approvato lo schema di regolamento per la gestione della fognatura del porto di Napoli, facente parte di tale servizio generale, nelle more dell'individuazione del soggetto gestore.

Anche per il 2013 il servizio di pulizia e raccolta RSU nel porto di Napoli è stato svolto da parte della società S.E.P.N. in base alla convenzione n. 5148 del 27/12/2007 decorrente dal 02/01/2008, tutt'ora operativa in regime di *prorogatio* (la S.E.P.N. è una società partecipata anche dall'Autorità Portuale di Napoli).

Nel 2013 la SEPN ha chiuso il bilancio con un leggero utile (+90 mila euro circa) migliorando lo standard qualitativo del servizio che si estende anche alla zona operativa del porto di Castellammare di Stabia.

Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza

La SEPN ha comunicato per l'anno 2013 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 2013

CAT.	Tipologia concessione	Euro x mq.	Minimo fisso
A	Uffici privati	6,47	323,46
A1	Negozi	6,39	319,35
B	Alloggi	1,68	83,82
C	Uffici Pubblici	Vedi tabella 1/C	
D	Depositi e provveditorie	3,76	(vedasi tab. 4/D)
E	Esercizi pubblici (bar/ristorante)	12,53	626,36
F	Officine Meccaniche Navali	1,69	84,34
G	Biglietterie	5,86	293,12
H	Pontili/aree scoperte/parcheggi	3,76	(vedasi tab. 2H)
I	Aree scoperte (terminal)	0,40	(vedasi tab. 3/I)
L	Cantieri navali	0,28	14,40

TABELLA 1/C - Uffici Pubblici

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	0,82
Da mq. 510 a mq. 1000	0,70
Da mq. 1001 a mq. 2000	0,49
Da mq. 2001 a mq. 3000	0,39
Da mq. 3001 a mq. 5000	0,29
Oltre mq. 5000	0,16

TABELLA 2/h Pontili/aree scoperte/parcheggi

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	3,76
Da mq. 501 a mq. 2000	3,65
Da mq. 2001 a mq. 5000	3,56
Da mq. 5001 a mq. 10.000	3,49
Oltre mq. 10.000	3,35

TABELLA 4/d Depositi e Provveditorie

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	3,76
Da mq. 501 a mq. 2000	3,65
Da mq. 2001 a mq. 5000	3,56
Da mq. 5001 a mq. 10.000	3,49
Oltre mq. 10.000	3,35

TABELLA 3/l Aree scoperte terminal

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 5000	0,39
Da mq. 5001 a mq. 10.000	0,34
Oltre mq. 10.000	0,31

Servizio di manovre ferroviarie

Il servizio generale della manovre ferroviarie nel porto di Napoli è stato gestito sin dalla sua costituzione dalla società Ferport Napoli Srl, partecipata anche dall'Autorità Portuale. A seguito della sua messa in liquidazione, considerato quanto previsto dal contratto di cessione di ramo d'azienda, stipulato il 18/12/2012 tra Ferport Napoli Srl in liquidazione e Servizi Ise Srl, ed anche al fine di risolvere il problema occupazionale, su richiesta del curatore fallimentare, il servizio è stato affidato, temporaneamente, e nelle more dell'effettuazione della relativa gara, alla società Servizi ISE srl, con provvedimento n. 1875 del 20/12/2012, con decorrenza 01/01/2013. Ciò fino al completamento del riassetto del sistema logistico del porto di Napoli, come previsto dal PRP, e ciò, presumibilmente, fino al 2016. Conseguentemente la Servizi Ise srl è subentrata anche nella concessione pluriennale n 148 valida fino al 09/10/2026, per il mantenimento della palazzina "Manovre Ferroviarie" e dell'area scoperta asservita.

E' stata completata la cessione del ramo di azienda "manovre ferroviarie" a imprenditori privati. La società terminerà, quindi, la procedura di liquidazione nel corso del 2014 con un leggero differimento rispetto alla data inizialmente prevista. Il valore della partecipazione in bilancio è stato azzerato.

E' stata inoltre assentito in concessione alla Servizi Ise Srl il terminal ferroviario posto a ridosso della radice del Pontile Vittorio Emanuele, con licenza n 63/2012 REP 6901 per gli anni 2013 - 2016.

Servizio idrico

Nel porto di Napoli viene regolarmente garantito il servizio idrico da parte della società Idra Porto, in base alla concessione pluriennale n.126 con scadenza il 31/12/2013. L'Idra Porto è partecipata dall'Autorità Portuale.

La società ha chiuso il settimo esercizio sociale realizzando ancora un risultato positivo (+282.421 nel 2013, +248.430 nel 2012, +406.811 nel 2011, +363.353 nel 2010, +327.681 nel 2009, +504.453 nel 2008, +361.321 nel 2007, +463.746 nel 2006, +495.000 € nel 2005 e +686.000 € nel 2004) migliorando ulteriormente la gestione del servizio.

Le tariffe applicate dalla società **S.r.l. IDRA PORTO** per l'anno 2013 risultano invariate rispetto al 2012 e ferme all'anno 2011.

Servizio di gestione del terminal crocieristico

Con delibera di Comitato Portuale n. 5 del 21 febbraio 2012, fu stabilita la dismissione della partecipazione dell'Autorità Portuale di Napoli nella Spa Terminal Napoli, gestore del servizio generale afferente i servizi crocieristici della stazione marittima del porto di Napoli. Nel contempo, fu dato mandato al Presidente di porre in essere le successive e consequenziali attività finalizzate a completare la relativa procedura. Sono, quindi, state avviate le procedure per la vendita del pacchetto azionario detenuto.

Società partecipate

Per quanto riguarda la partecipazione dell'A.P. nella Società Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci - **LOGICA** si evidenzia che nonostante gli innumerevoli sforzi profusi nell'anno 2013 per cercare di far ripartire la società, non sono stati sortiti gli effetti sperati e con delibera del Comitato Portuale n. 20 del 7.10.2013 si è dato mandato al Commissario Straordinario di votare favorevolmente allo scioglimento e messa in liquidazione della società dando altresì mandato di votare favorevolmente al nome proposto dalla Regione Campania quale liquidatore della società.

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

Le spese sostenute per la manutenzione ordinaria nell'anno 2013 (31.12.2013) dall'Autorità Portuale di Napoli, ammontano ad € 2.632.088,68 così come risulta dal seguente prospetto:

- spese per manutenzione ordinaria per impianti e attrezzature	€.	81.611,00
- 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.	€.	1.666.139,22
- Spese fornitura ENEL	€.	550.062,42
- Servizio di pulizia della Stazione Marittima e della sede dell'Autorità Portuale, nonché esercizio e manutenzione dei servizi igienici della Stazione Marittima	€.	334.276,04
Importo valutato (in euro)		2.632.088,68

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 2013, ammonta ad € 8.108.911,00, di cui 95.975,49 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 € 7.656.000,00. Tale stanziamento è destinato alla manutenzione straordinaria dei porti per l'anno 2013.

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 è stato stipulato il contratto Rep. n°7185 del 06.09.2013, registrato presso l'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 al n°567/2, con l'impresa *CONSORZIO GRANDI OPERE SCARL*.

Mentre per l'impianto di pubblica illuminazione del porto di Castellammare di Stabia è stato stipulato il contratto Rep. n°7174 del 07.10.2013, registrato presso l'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 al n°509/2 il 08.10.2013, con la *DITTA GEOM. SANTANGELO GIUSEPPE*.

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.

Con fax prot. n. 10500 del 3.08.2012 il Ministero delle Infrastrutture comunicava la revoca dei finanziamenti trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara non siano stati pubblicati entro il 26.06.2012, ai sensi dell'Art. 15 del D.L. 22 giugno 2012, n. 83 - Misure urgenti per la crescita del paese - convertito in legge 7 agosto 2012, n. 134.

Questa Autorità con nota (prot. A.P. 1537/2012) ha cercato di opporsi a tale revoca chiedendo la riassegnazione, ma il Ministero ha chiarito che alcune scelte rientrano nelle valutazioni proprie del vertice politico (nota prot. A.P. n. 5933/2012).

Il decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e Finanza, n. 43 del 7.02.2013 in attuazione della citata legge revocava

all'Autorità Portuale di Napoli l'importo di € 15.440.682,44.

Tale revoca ha interessato i seguenti lavori:

- il "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" per il quale è stato emanato in data 02.05.2012 il decreto da parte del Ministero dell'Infrastrutture, mentre il Ministero dell'Ambiente Direzione Generale per la Tutela del territorio e delle Risorse idriche con nota n. 6270 del 23.01.2013 ha trasmesso il parere n. 1124 del 14.12.2012 con cui la Commissione tecnica VIA/VAS ha ritenuto che il progetto stesso debba essere sottoposto a procedura VIA.;
- il "Dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli e refluitamento dei sedimenti dragati nella cassa di colmata esistente in località Vigliena - 2° lotto" che è strettamente connesso al precedente e non è stato ancora appaltato in quanto non è stata ripristinata la cassa di colmata, recapito finale dei sedimenti dragati;
- la "Realizzazione dell'impianto di depurazione dei reflui portuali" per cui è stata rilasciata l'Autorizzazione paesaggistica n. 11 del 16.01.2013 ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004.

Gli interventi infrastrutturali, i servizi di ingegneria e le indagini finanziati in tutto o in parte con tali fondi sono i seguenti:

1. Consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane ormezzi 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 rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini (1° lotto) - importo finanziamento € 350.000,00, importo progetto € 6.652.186,29;
4. 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
5. 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;
6. Consolidamento del molo Immacolatella Vecchia - lato Piliero - importo finanziamento € 411.000,00, importo progetto € 5.011.000,00;
7. Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti nonché rimozione colmata di Bagnoli - 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 € 1.497.097,92, importo progetto € 13.509.899,44;
8. Attrezzature per le riparazioni navali marittime (acquisto bacino n. 5) - importo finanziamento € 244.548,31;
9. Caratterizzazione aree ricadenti nel Porto di Napoli, siti soggetti a bonifica d'interesse nazionale - importo finanziamento e servizi € 2.614.177,97;
10. Adeguamento e ristrutturazione banchina di levante al molo Flavio Gioia e calata Granili importo finanziamento e progetto € 15.653.000,00;
11. Dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli e refluitamento dei sedimenti dragati nella cassa di colmata esistente in località Vigliena - Progetto Esecutivo 1° Stralcio - importo finanziamento e progetto € 2.500.000,00;
12. Servizi di ingegneria relativi all'adeguamento della darsena di Levante a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti opere di collegamento - importo finanziamento e servizi € 7.529.867,76;

13. Servizi d'ingegneria per gli interventi previsti nel programma triennale e nel P.O.T. nonché degli studi specialistici, dello studio d'impatto ambientale e rimodulazione del nuovo P.R.P. - importo finanziamento e servizi 2.488.869,14.

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 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.

A conclusione della procedura ristretta ai sensi dell'art. 55, comma 1 del Codice degli appalti D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., con aggiudicazione con delibera n. 136 del 9.04.2013 all'offerta economicamente più vantaggiosa ex art. 86, 87 e 88 dello stesso decreto della Società italiana per Condotte d'Acqua S.p.A., che ha conseguito un punteggio complessivo di 95,161 punti per un offerto economica col 22,13% di ribasso.

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.

Infatti, 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, tale progetto 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 dal dragaggio 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 il Certificato di Collaudo tecnico-amministrativo è stato emesso in data 17.12.2012.

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.

In data 12.07.2010 è stata effettuata l'aggiudicazione provvisoria da parte della 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..

Dopo alcuni ricorsi al TAR presentati dalle prime tre imprese classificate, 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 sono stati aggiudicati definitivamente i predetti lavori all'A.T.I. TREVI S.P.A. (mandataria) / CONSORZIO RAVENNATE / CONSORZIO COOPERATIVE COSTRUZIONI / SLED S.P.A. (mandanti).

La consegna dei lavori è stata disposta in via d'urgenza in data 28.09.2011 relativamente ad alcune parti dell'intervento, facoltà prevista 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.

In data 18.07.2012 si è proceduto ad una consegna parziale dei lavori essendo necessario escludere momentaneamente alcune aree in concessione demaniale marittima ovvero interessate da altro appalto ed in data 14.11.2012 sono state consegnate anche le aree residue in testata al molo Progresso.

Nel corso dell'esecuzione dell'appalto sono state approvate le seguenti perizie di varianti:

- Perizia di Variante Tecnica e Suppletiva ai sensi dell'art. 132, comma 1, lett. b) del D.Lgs 163/06, approvata con Delibera n. 334 del 01.08.2013 per l'importo complessivo di € 150.864.761,56 distinti in 94.504.029,84 per lavori (compresi oneri per la sicurezza), € 181.426,84 per lavori in economia ed € 56.179.304,88 per somme a disposizione dell'amministrazione.
- Perizia di Variante Tecnica per maggiori lavorazioni ai sensi dell'art. 132, comma 1, lett. b) del D.Lgs 163/06 e Perizia di Variante Migliorativa proposta dall'Appaltatore, ex art. n.132, comma 3, del D.Lgs. 163/06 e s.m.i., approvate con Delibera n. 521 del 22.11.2013 per l'importo complessivo di € 150.864.761,56 distinti in € 96.798.903,79 per lavori (compresi oneri per la sicurezza), € 181.426,84 per lavori in economia, € 10.007,43 corresponsione del 50% economia variante migliorativa ed € 53.874.423,50 per somme a disposizione dell'amministrazione.

L'avanzamento dei lavori a tutt'oggi (30.4.2014) è pari ad € 40.920.383,87, corrispondente a circa il 42% rispetto all'importo contrattuale.

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;
- € 21.118.968,16 sui fondi di cui alla Legge 388/2000 - D.M. 2.05.2001;
- € 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.

Per 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, che doveva avvenire a seguito di espletamento della gara di individuazione dell'istituto bancario con cui contrarre il relativo mutuo, questa Autorità Portuale ha richiesto (con note n. 1660 del 13.12.12 e n. 1697 del 21.12.12) ed ottenuto una variazione del piano di utilizzo con la messa a disposizione dell'intero importo del finanziamento pari a 25.000.000,00, che sarà erogato direttamente a questa Autorità Portuale secondo i criteri stabiliti nell'accordo procedimentale stipulato in data 11.04.2013 n. 4157.

Sono stati redatti i progetti dei lavori del "*Collegamento stradale e ferroviario, interno ed esterno all'ambito portuale, per il terminal di levante*" e del "*Riempimento della cassa di colmata darsena di Levante attraverso l'utilizzo dei sedimenti non pericolosi provenienti dal dragaggio dei fondali dell'area Portuale di Napoli*", che dovrebbero trovare copertura finanziaria nell'ambito del Grande progetto "Logistica e porti: sistema integrato portuale di Napoli, di cui si dirà nel seguito.

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.

In dipendenza delle problematiche tecniche ed ambientali manifestatesi durante la procedura di affidamento dei lavori di consolidamento della banchina di ponente del molo Carmine, che hanno reso la durata dell'intervento non più compatibile con la scadenza del periodo di utilizzo delle risorse, previsto dai contratti di mutuo a suo tempo sottoscritti, con nota n. 811 del 30.7.2013 è stata richiesta una variazione di programma degli interventi finanziati con la legge in argomento.

Tale variazione è stata autorizzata con D.M. 17.12.2013 n. 18/13, registrato alla Corte dei Conti in data 13.1.2014, di conseguenza il quadro complessivo degli interventi approvato a suo tempo con D.M. 3.6.2004 e successive variazioni è stato rideterminato come di seguito riportato:

- 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 € 14.870.000,00, importo progetto € 23.170.000,00;
 - 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) Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine, importo finanziamento e progetto € 12.000.000,00.
 - 8) Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina di levante del molo Pisacane, importo finanziamento e progetto € 11.500.000,00.

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 e sono state restituite solo in data 22.04.2008 dall'Autorità Giudiziaria.

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 è stata approvata unitamente ai lavori complementari con delibera n. 384 del 30.06.2011 per l'importo complessivo di € 13.200.000,00.

L'impresa appaltatrice ha iscritto nel registro di contabilità, in occasione dell'emissione dei vari S.A.L., riserve per un importo complessivo di € 2.275.394,75.

Sulla scorta della relazione riservata del Direttore dei Lavori il R.U.P. ha dato corso alla procedura di accordo bonario, ex art. 240 del Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, in cui l'impresa non ha accettato la proposta transattiva. Pertanto, a seguito di grave inadempimento dell'impresa appaltatrice con delibera A.P. n. 520 del 22.11.2013 è stata deliberata la risoluzione del contratto rep. n. 4953 del 28.02.2007 riguardante i lavori in argomento.

Pertanto, ai sensi dell'art. 140 del D. Lgs. n. 163/2006, si è proceduto all'interpello a partire dal soggetto che ha formulato la prima migliore offerta. È in corso l'affidamento al terzo classificato alle medesime condizioni già proposte dall'aggiudicatario in sede di offerta.

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.

Con delibera n. 493 del 06.11.2013 è stata redatta una seconda perizia di variante che prevede lavori di variante per un importo netto di € 10.835.756,19, comprensivo degli oneri di sicurezza, € 2.838.982,27 per la realizzazione di Lavori Complementari, al netto del ribasso d'asta e comprensivo degli oneri per la sicurezza e di € 2.925.261,54 per somme a disposizione dell'amministrazione. 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..

Il progetto esecutivo, redatto come da contratto dall'impresa appaltatrice, è stato approvato con delibera n. 409 del 4.10.2012 per un importo complessivo di € 23.170.000,00.

I lavori sono stati consegnati all'impresa appaltatrice in data 5.11.2012 e sono in corso di esecuzione.

Mentre per quanto riguarda il progetto di "*Adeguamento rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini (1° lotto)*", 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).

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

Nel corso dei lavori considerato che sono intervenute nuove esigenze, legate al mutato assetto della viabilità portuale all'apertura di un centro commerciale presso la Stazione Marittima, nonché per tener conto delle interferenze delle attività portuale, con delibere

n. 683 del 29.02.2010 e n. 526 del 20.12.12, sono state approvate le relative perizie di variante ai sensi dell'art. 132 della legge 163/06, per l'importo complessivo di € 6.652.186,29. I lavori sono ancora in corso di esecuzione, avendo subito dei rallentamenti anche a causa di continue interferenze con le operazioni portuali, dovendo attraversare le aree in concessione in più tratti.

Relativamente al "**Consolidamento banchine per il cabotaggio Immacolatella Vecchia lato Piliero**" con delibera n. 585 del 29.11.2010 è stato approvato il progetto esecutivo dell'importo 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.

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., la verifica di congruità delle offerte presunte anomale si è conclusa con le valutazioni rese dal RUP coadiuvato da un organismo tecnico in data 29.04.2013.

Con delibera n. 271 del 25.06.2013 sono state escluse le imprese risultate anomale ed è stata aggiudicata la gara d'appalto alla società Trevi S.p.A. con sede in Cesena (FC) , cap 47023, alla via Dismano n. 5819, che ha offerto un ribasso del 43,89%. Il contratto è stato stipulato in data 11.12.2013, n. 7201 di repertorio ed è stato registrato all'Agenzia delle Entrate Ufficio di Napoli 3, in data 17.12.2013 al n. 602/2. I lavori sono stati consegnati con verbale in data 21.01.2014.

I "**Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine**" 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.

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.

La procedura di gara è stata sospesa e non più ripresa in quanto la NMN concessionaria dell'area nell'incontro del 21.03.2011 e poi con nota del 6.04.2011 prot. n. 2661, nonostante che le scelte progettuali fossero state precedentemente condivise, evidenziava che l'esecuzione dei lavori avrebbe impedito lo svolgimento delle attività della società stessa e, quindi, proponeva delle variazioni sostanziali che avrebbero comportato una completa rielaborazione del progetto. Tale situazione si concretizza in una sopravvenuta indisponibilità dell'area che, pertanto, annulla di fatto la pregressa dichiarazione rilasciata ai sensi dell'art. 106 del Regolamento sui lavori pubblici approvato con D.P.R. n. 207/2010.

Ulteriori problematiche di carattere ambientale, essendo i sedimenti del fondale interessati da un notevole inquinamento, hanno suggerito il ridimensionamento dell'intervento, autorizzato con D.M. 17.12.2013 n. 18/13. È in corso di redazione la rimodulazione del progetto esecutivo.

Con lo stesso decreto sono stati finanziati 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, raccomandando l'esecuzione, in sede di redazione del progetto esecutivo o comunque prima dell'appalto, di prove di carico attraverso le quali: 1) verificare sperimentalmente il comportamento dei micropali con funzioni di tiranti; 2) valutare l'azione di disturbo che gli stessi micropali potrebbero eventualmente esercitare sul terreno di fondazione degli edifici esistenti in banchina.

Le prove, i rilievi e le indagini prescritte sono state eseguite ed in particolare sono state affidate con delibera n. 184 del 18.04.2012 alla *Società Italiana Fondazioni S.p.A.*

A seguito della comunicazione del relativo finanziamento è in corso l'aggiornamento della progettazione dei suddetti lavori.

Con il finanziamento di € 9.100.000,00, disposto dalla legge n. 296/2006 (finanziaria 2007), art. 1 comma 994 - D.M. n.118/T dell'1.8.2007 sono stati cofinanziati i lavori di "**Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini**".

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.

Per quanto riguarda la relativa progettazione, il 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 ritrasmesso dal Concessionario con nota A.P. n. 6501 del 26.10.2011.

In data 27.01.2012 con nota fax n. 62 e successivo sollecito n. 830 del 19.06.2012, 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.

In data 31.10.2012, prot. A.P. n. 6114, la Cantieri del Mediterraneo ha trasmesso all'Autorità Portuale gli elaborati di aggiornamento al progetto prot. A.P. n. 6501/2011 che tengono conto sia delle indagini ambientali eseguite dalla società "Natura Srl" che dell'adeguamento dei prezzi all'ultima Tariffa Regionale dei Prezzi (2011) nel frattempo intervenuto. Lo stesso intervento è stato ritrasmesso al Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato in data 21.12.12 con nota prot. A.P. n. 1879, che con voto n. 5 del 5.02.2013 ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il progetto definitivo, aggiornato secondo le suddette prescrizioni e raccomandazioni del C.T.A. del Provveditorato interregionale delle Opere Pubbliche della Campania e del Molise, è stato trasmesso dal Concessionario in data 22.07.2013 con nota assunta a prot. A.P. n. 4347.

Tuttavia, l'art. 13 comma 4) del DECRETO-LEGGE 23 dicembre 2013, n. 145 (pubblicato sulla G.U. Serie Generale n. 300 del 23.12.2013) ha revocato il finanziamento di € 9.100.000,00 di cui alla Legge n. 296/2006, art. 1 comma 994 - D.M. n. 118/T dell'1.08.2007, in quanto i relativi fondi non erano stati impegnati con la pubblicazione del bando di gara.

Successivamente, essendo state concluse le attività di verifica del progetto e di aggiornamento dei relativi prezzi, il progetto è stato proposto per il possibile

rifinanziamento in data 16.04.2014 con nota n. 660, ai sensi dell'art. 13, comma 6 del D.L. n. 145/2013, convertito nella Legge 21.2.2014 n. 9

Per quanto riguarda il **PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA MONUMENTALE** del porto di Napoli in data 30 gennaio 2012, a seguito dello scioglimento della soc. NAUSICAA, 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 Raggruppamento Temporaneo di professionisti, con mandataria la "Sarl d'architecture Euveè Blisson Saint Gealme", nello stato di fatto e di diritto nel quale lo stesso si trovava.

Pertanto, in data 26.11.2013 con numero di repertorio 7191 è stato stipulato fra il citato raggruppamento e l'Autorità portuale di Napoli il contratto novativo, prevedendo sulla scorta delle attività già affidate, in parte già svolte ed in continuità con le stesse, l'intervento di riqualificazione del waterfront portuale costituito dai seguenti cinque stralci funzionali: **1)** nuovo assetto calata Beverello; **2)** calata Piliero: parcheggi interrati; **3)** calata Piliero: sistemazione dell'area denominata "*strip*" consistente nella passeggiata cittadina parallela a via Marina con edifici commerciali annessi; **4)** calata Piliero: edificio *ex* Magazzini Generali - recupero della volumetria esistente; **5)** calata Piliero: edificio *ex* Magazzini Generali - nuova volumetria.

Come spiegato più dettagliatamente nel seguito, tutti gli interventi risultano coerenti anche con il nuovo Piano Regolatore Portuale:

- su cui è stata conseguita *l'intesa*, prevista dall'art. 5 della legge n. 84/94, con il Comune di Napoli, espressa nella delibera di C.C. n. 33 del 3 agosto 2012,
- che, come detto, è stato adottato in via definitiva dal Comitato portuale con delibera n. 20 del 28.09.2012 e delibera n. 1 del 24.01.2013, con cui si è preso atto dell'avvenuto recepimento delle prescrizioni/indicazioni, contenute nella citata delibera del Consiglio comunale.

Un cenno particolare meritano due stralci funzionali, quello del "nuovo assetto calata Beverello" e del "recupero volumetria esistente edificio *ex* Magazzini Generali - Calata Piliero", che sono già compatibili con il vigente Piano regolatore portuale, risalente al 1958.

Nei predisponendi relativi atti di gara sarà previsto il "recupero", da parte di questa Stazione Appaltante, di tutti gli oneri economici sopportati per l'acquisizione della progettazione dell'intera area storico monumentale del Porto di Napoli.

In buona sostanza, i soggetti privati che aspireranno ad aggiudicarsi la concessione per la realizzazione e la gestione degli interventi compatibili al P.R.P. del 1958, dovranno accollarsi tutti i relativi costi sostenuti dall'A.P. di Napoli, prevedendone nei propri piani finanziari la sostenibilità economica.

Ed infatti, nessun dubbio può sorgere sulla autofinanziabilità di tutti gli interventi del nuovo lungomare monumentale, in considerazione della loro elevatissima capacità di generare reddito.

Il tutto senza sottacere, anche nell'ipotesi di dover reperire finanziamenti pubblici, che per l'ottenimento degli stessi, ciascun progetto deve avviare, e se possibile completare, l'iter approvativo *prima*, della loro erogazione.

Questo sia perché gli interventi progettati o approvati a livello di definitivo sono generalmente quelli che ottengono accesso alle risorse finanziarie, sia perché la disponibilità di finanziamenti è spesso vincolata alla cantierabilità degli interventi stessi.

Inoltre, la disponibilità del finanziamento erogato è ormai limitata ad un tempo dell'ordine di due anni, periodo che, senza l'avvio preventivo dell'iter approvativo, non sarebbe

possibile in alcun modo rispettare.

Infatti, è bene precisare che ciascun progetto infrastrutturale nella versione di definitivo è sottoposto ad una istruttoria di verifica e ad un iter di approvazione la cui durata, in Italia, raggiunge entità dell'ordine di 5 anni.

I tempi tecnici teorici delle procedure approvative a cui sono sottoposti i progetti di infrastrutture sono quantificabili in un tempo inferiore di circa 2 anni, sempre che le fasi attuative siano strettamente concatenate tra loro ed i progetti stessi non incontrino resistenze o criticità durante l'iter di approvazione.

La concatenazione teorica delle fasi connesse con la verifica e validazione, conferenza dei servizi, autorizzazioni ambientali, iter di autorizzazione paesaggistica, iter archeologico (sempre ben presente nel nostro ambito portuale), sui movimenti di materie (Decreto 161/2012), e le successive fasi di attivazione delle procedure di gara è quantificata in circa 18 mesi, a questa concatenazione di fasi deve essere poi sommato il tempo di formalizzazione dei contratti, il tempo di redazione del progetto esecutivo la sua validazione, la concreta apertura dei cantieri connessa ad altre pratiche autorizzative.

Alla luce di ciò appare chiara la necessità di avviare le progettazioni definitive con congruo anticipo rispetto ai tempi di cantierabilità previsti.

Nel dettaglio si specifica la coerenza di ciascun stralcio del più ampio progetto di riqualificazione del waterfront con gli strumenti di pianificazione e di programmazione.

1. NUOVO ASSETTO CALATA BEVERELLO

L'intervento è già conforme al Piano Regolatore vigente in quanto è inserito nell'Adeguamento Tecnico Funzionale del Molo Beverello:

- è stato approvato dal Comune di Napoli (delibera di non contrasto con lo strumento urbanistico del Consiglio Comunale n. 35/2011);
- parere favorevole del Consiglio Superiore LL.PP., espresso con voto reso nell'adunanza della Terza Sezione n. 96 del 21 settembre 2011 (che fra l'altro prescrive la procedura di verifica di non assoggettabilità a V.I.A.);
- parere di non assoggettabilità alla procedura di V.I.A. n. 1088 del 16/11/2012 dell'adeguamento tecnico funzionale, espresso dalla Commissione tecnica VIA/VAS, con nota prot. CTVA n. 4286 del 26/11/2012.

2. CALATA PILIERO - INQUADRAMENTO NEI CONFRONTI DEL NUOVO PRP - PARCHEGGI INTERRATI.

Come evidenziato dall'estratto delle Norme Tecniche del Piano regolatore Portuale, di seguito riportate, l'insieme dei progetti di riqualificazione della calata rientra nelle previsioni del Piano in corso di approvazione.

È prevista la predisposizione di piazzali per la sosta temporanea dei trailers in transito, l'adeguamento della viabilità stradale principale e razionalizzazione degli accessi ai terminal, incluso la formazione di sottopassi e sovrappassi, la realizzazione di parcheggi (a raso, interrati e multipiano, eventualmente anche a servizio della città).

L'intervento consiste nella realizzazione in posizione interrata di strutture funzionali già esistenti attualmente e dunque, a rigore, risulta coerente anche con il PRP 1958, in ogni caso il nuovo PRP prevede esplicitamente la realizzazione di "parcheggi multipiano" anche in adeguamento del fabbisogno derivante dall'adeguamento dei sotto-ambiti della Calata Beverello e del Piazzale Angioino, i quali, a seguito delle trasformazioni previste, non trovano adeguati spazi per soddisfare i parametri di superficie a parcheggi.

3. CALATA PILIERO: SISTEMAZIONE DELL'AREA DENOMINATA "STRIP" CONSISTENTE NELLA PASSEGGIATA CITTADINA PARALLELA A VIA MARINA CON EDIFICI COMMERCIALI ANNESSI

L'intervento fa parte della trasformazione prevista in PRP anche in relazione alla

ricollocazione di alcuni edifici demaniali.

4. CALATA PILIERO: EDIFICIO EX MAGAZZINI GENERALI - RECUPERO DELLA VOLUMETRIA ESISTENTE

Tale intervento, trattandosi del recupero di una struttura esistente è conforme al piano vigente, e previsto nella sua destinazione rinnovata anche dal nuovo PRP.

5. CALATA PILIERO: EDIFICIO EX MAGAZZINI GENERALI - NUOVA VOLUMETRIA.

L'intervento fa parte della trasformazione prevista nel nuovo PRP anche in relazione alla ricollocazione di alcuni edifici demaniali.

La problematica dell'escavo dei fondali

I rilievi batimetrici che, periodicamente, l'Autorità Portuale di Napoli affida a ditte specializzate evidenziano, costantemente, come le attuali profondità dei fondali siano sensibilmente minori rispetto a quelle rilevate negli anni scorsi.

L'innalzamento delle quote è determinato, in grossa parte, dall'apporto di materiali solidi provenienti dai collettori di scarico che sfociano all'interno del porto, e, per minori aliquote, dalla sedimentazione del materiale in sospensione trasportato dalle correnti litoranee che lambiscono la costa limitrofa.

Il fenomeno dell'interrimento dei fondali risulta molto più evidente, e penalizzante per le possibilità di ormeggio, da quando, per effetto della vigente normativa ambientale in materia, risulta molto più difficoltoso programmare ed attuare delle organiche campagne di escavo dei fondali, nel rispetto delle caratteristiche costruttive delle banchine e dei moli esistenti.

Tale situazione risulta estremamente gravosa in quanto già allo stato attuale l'innalzamento dei fondali in corrispondenza dei bacini di evoluzione, delle banchine e dei moli, provoca ripercussioni negative sulla funzionalità del porto di Napoli, limitando la potenzialità ricettiva delle banchine.

Se poi si considera la tendenza del trasporto marittimo ad utilizzare navi con pescaggi sempre maggiori appare chiaro come si renda urgente, per lo sviluppo ed il rilancio del porto, l'esecuzione dei lavori di dragaggio occorrenti per il ripristino dei fondali all'interno di tutto il bacino portuale di Napoli.

Giova ricordare che l'articolo 1, comma 4, della Legge 426/98, ha individuato, sulla base dei criteri indicati al comma 1, lettera n) dell'art. 18 del D.Lgs. 22/97, una prima lista di Siti di Interesse Nazionale relativamente ad aree industriali e siti ad alto rischio ambientale fra cui è stato inserito il sito di Napoli Orientale, dove sono ubicati i depositi costieri delle maggiori aziende petrolifere operanti sul territorio italiano.

La perimetrazione del S.I.N. di Napoli Orientale è stata individuata con l'Ordinanza Commissariale del 29.12.1999, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale - Serie Generale, n. 56 dell'8.03.2000.

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.

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.

E' opportuno, peraltro, specificare che i sottoscrittori dell'Accordo di Programma del 21.12.2007, nel corso della riunione tenutasi in data 30.09.2013 hanno unanimemente condiviso di procedere alla risoluzione consensuale e, quindi, alla chiusura formale dell'APQ di Bagnoli-Piombino.

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 LOCALITA' 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, costingendo 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, in quanto è stata prescritta dal MATTM la necessità di effettuare la procedura VIA anche per il ripristino.

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 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 LOCALITA' 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 refluento 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.

Con delibera A.P. n. 6 del 12.01.2011 sono stati aggiudicati i lavori all'impresa L.E.MA.PO.D. S.p.A., che hanno avuto inizio in data 23.03.2011, con la realizzazione della vasca di deposito provvisorio.

Sin dalle prime fasi dei lavori 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.

Considerato che le avverse condizioni climatiche non favorivano l'essiccamento dei sedimenti e che le modalità operative adottate fino a quel momento avevano evidenziato una modesta efficacia, tale da non consentire un celere e proficuo svolgimento dei lavori, il Direttore dei lavori, con Verbale del 7.11.2012 disponeva la sospensione dei lavori in argomento al fine di poter procedere alla redazione di una perizia di variante che prevedesse nuove metodologie operative, preventivamente suffragate da prove di campo che ne confermassero l'efficacia.

Nell'ambito delle attività tese ad individuare metodologie alternative per lo spandimento dei sedimenti dragati, in data 11.10.2013, veniva effettuata una prova di pompaggio utilizzando una pompa dragante collegata ad una tubazione di mandata di idoneo diametro e lunghezza tale da simulare le condizioni di funzionamento a regime.

I risultati di tale prova, illustrati nel Verbale di Prova, in pari data, evidenziavano che, a causa delle particolari caratteristiche del sedimento, esso risultava non pompabile, anche previa aggiunta di cospicui quantitativi di acqua.

Fra le prescrizioni contenute nel Decreto n. 605/TRI/Di/B, al punto h) è stabilito, fra l'altro, che qualora si superi il limite temporale prescritto dall'articolo 1, comma 996 della Legge 27.12.2006, n. 296, si dovrà procedere ad una gestione alternativa dei materiali da autorizzarsi, come variante, secondo la normativa vigente in materia.

L'articolo 1, comma 996 della Legge 27.12.2006, n. 296, che apporta modificazioni all'articolo 5 della legge 28.01.1994, n. 84, al comma 11 quinquies prevede, fra l'altro, che in caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite al deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non

trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti.

Tale indicazione è contenuta anche nell'art. 48 del D.L. 24.01.2012, convertito e modificato della Legge 24.03.2012, n. 27.

I lavori di dragaggio e deposito dei sedimenti hanno avuto effettivo inizio in data 9.01.2012 e pertanto, ai sensi della succitata normativa il termine dei 30 mesi, scade nel prossimo mese di luglio.

Ad oggi i lavori di ripristino della vasca n. 2 della cassa di colmata di Vigliena, recapito finale dei sedimenti dragati, non sono ancora iniziati sia perché con parere n. 1124 del 14.12.2012, la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto VIA/VAS, chiamata ad esprimersi ai sensi dell'art. 48 della legge n. 27/2012, ha ritenuto che il progetto per il RIPRISTINO DI UNA PARTE DELLA CASSA DI COLMATA SITA IN LOCALITÀ VIGLIENA debba essere sottoposto a procedura di VIA, sia perché nel frattempo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto n. 43 del 7.02.2013, ha revocato all'Autorità Portuale di Napoli finanziamenti per un importo di oltre 15 milioni di Euro, precedentemente assegnati ai sensi della legge n. 488/1999 e della legge n. 388/2000.

Per quanto esposto è necessario prevedere l'attuazione delle misure di gestione alternativa dei materiali, richiamata al precitato punto h) del Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 605/TRI/Di/B del 14.09.2010.

L'ipotesi è quella di refluire i sedimenti attualmente presenti nell'area di deposito temporaneo nello sporgente della realizzanda cassa di colmata di levante. Tale ipotesi è stata inserita nel progetto di ESCAVO DEI FONDALI DELL'AREA PORTUALE DI NAPOLI CON DEPOSITO DEI MATERIALI DRAGATI IN CASSA DI COLMATA DELLA DARSENA DI LEVANTE, che dopo il parere favorevole con prescrizioni, espresso con voto n. 8/2014 in data 11.4.2014 dal Consiglio Superiore dei LL.PP. è attualmente all'esame del Ministero dell'Ambiente ai sensi dell'art. 48 del D.L. 24.01.2012, come modificato e convertito dalla Legge n. 27 del 24.03.2012.

In considerazione dell'allungamento dei tempi necessari all'approvazione di detto progetto si dovrà richiedere al MATTM, in prima istanza, di stralciare la gestione di tali sedimenti dal progetto generale di dragaggio e refluitamento nello sporgente della costruenda cassa di colmata e, comunque, in considerazione che il procedimento autorizzativo è in corso, di concedere una proroga al citato periodo.

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

Affinché il porto di Napoli consolidi la sua funzione di 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.

Allo stato attuale le Autostrade del Mare verso le isole maggiori (Sicilia e Sardegna), sono ospitate principalmente presso il Molo dell'Immacolatella vecchia e si sviluppano lungo 700 m di banchina e su circa 16.900,00 m² di piazzale.

Il Piano Regolatore Portuale di Napoli, Revisione giugno 2012, nel definire gli obiettivi e le linee programmatiche di sviluppo del porto, delinea la nuova configurazione delle infrastrutture al 2030, l'assetto funzionale e la disciplina delle trasformazioni delle opere a mare ed a terra, ai fini dello sviluppo dei traffici e delle attività ivi svolte, anche attraverso un progressivo riordino delle attività e funzioni ivi presenti, con l'obiettivo di conseguire un complessivo riequilibrio ambientale ed organizzativo dell'intero sistema

portuale.

In tal senso, il PRP non solo conferma la permanenza di tutte le funzioni già presenti nello scalo partenopeo, ma ne prevede azioni di sviluppo.

Il PRP prevede, infatti, interventi finalizzati anche allo sviluppo delle Autostrade del Mare, con particolare riferimento ai servizi verso la Sicilia ed il sud-Italia e per gli altri porti del Mediterraneo, in termini di accosti e di aree a terra dedicate.

Le principali modifiche del Piano sono previste nella zona di levante laddove, la delocalizzazione del terminal Petroli, dall'attuale posizione all'interno del porto, all'esterno della diga foranea Duca d'Aosta, consente, tramite il tombamento della darsena Petroli, il prolungamento della banchina di Levante.

La nuova banchina di Levante unitamente alla retrostante colmata saranno interamente dedicate al traffico commerciale contenitori. La conseguente delocalizzazione del traffico contenitori attualmente presenti alle calate Granili, Pollena e molo Bausan consentirà la destinazione delle stesse al traffico passeggeri e merci (Ro - Pax e Ro - Ro) con un incremento del numero degli accosti dedicati alle navi Ro - Pax e Ro - Ro (4 se di grandi dimensioni 6 se di piccole e grandi dimensioni), ed una superficie a terra dedicata di circa 153.324 m².

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.

Attualmente tale sistema è ultimato e funzionante per cui lo scalo di Napoli è dotato 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.

Per quanto riguarda, infatti, le opere infrastrutturali destinate alla security, 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 sono stati ultimati nel febbraio 2013.

Nel corso dell'anno 2013 si è proceduto alla revisione quinquennale, così come previsto dall'art. 3.6 del Regolamento (CE) 725/04 del **Piano di Security del porto**, mediante nuova rielaborazione della valutazione dei rischi dell'intero porto. Tale valutazione, così come previsto dal citato D.Lgs, è stata approvata dalla Capitaneria di Porto di Napoli.

Sono in corso d'opera le procedure relative all'approvazione del nuovo Piano di Security, nonché con l'indicazione delle implementazioni tecnologiche assorbite mediante l'ultimazione del sistema di videosorveglianza.

Sempre nell'ambito dell'ottemperanza alle prescrizioni del D.Lgs 203/07, l'Autorità Marittima, su indicazione della Autorità Portuale ha nominato l'Agente di Sicurezza del Porto di Napoli (Decreto della Capitaneria di Porto n. 28 del 6.03.2008) e l'Agente di Sicurezza del Porto di Castellammare di Stabia con i compiti previsti dalla legge di fungere da punto di contatto fra i terminal su materie riguardanti la security portuale.

Tornando al piano Security del Porto, nel corso del 2013 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. La nuova procedura ha visto una distinzione relativa all'affidamento dei servizi suddetti attraverso la distinzione in due lotti, il primo relativo al servizio di vigilanza armato e di videosorveglianza, il secondo concernente l'affidamento del servizio di guardiania non armata.

Il servizio di vigilanza al primo lotto ha avuto oggetto l'espletamento di attività quali controllo presso i varchi portuali e relative verifiche dei titoli di accesso; vigilanza armata mobile ed interventi su allarmi e/o segnalazioni, nonché compiti specifici di videosorveglianza espressamente previsti con l'ultimazione della Centrale operativa dell'Autorità Portuale.

Il servizio di guardiania non armata, invece, previsto nel secondo lotto provvede in maniera continuativa alla regolazione dei flussi veicoli riai varchi portuali e alle zone del porto maggiormente interessate alla viabilità degli utenti, nonché al rilascio di informazioni e al presidio di piazzali dedicati alla sosta dei veicoli. Naturalmente vengono impiegati addetti per l'assistenza passeggeri agli imbarchi, soprattutto presso il Molo Beverello e la Stazione Marittima di Calata Porta Massa.

Tale affidamento è stato reso possibile a seguito dell'espletamento di una procedura di gara a termine della quale, le aggiudicatrici Soc. "Rangers S.r.l." e Soc. "Gesa S.r.l." hanno proposto rispettivamente, nel servizio di vigilanza armata, l'impiego di n.8 addetti guardiania armata e di n. 22 addetti alla guardiania non armata (addetti alla security).

L'aggiudicazione è avvenuta il 17.04.2013 con delibera presidenziale n. 155.

Nell'anno 2013 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 2013 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.

Per quanto riguarda, invece, gli aspetti più strettamente connessi al tema della Safety, intesa come sicurezza del lavoro negli ambiti portuali, si ricorda che il D.lgs. 81/08 e D.lgs 272/99 attribuisce alle ASL il potere di imporre sanzioni in caso di inosservanza delle norme in materia, prevedendo per Capitaneria di Porto, Sanità Marittima ed Autorità Portuale una competenza residuale nella repressione di tali illeciti. In particolare, riguardo alle competenze delle Autorità Portuali, l'art. 24 della legge 84/94, in materia di igiene e sicurezza del lavoro, limitatamente alle operazioni portuali, attribuisce alle A.P. poteri di vigilanza, controllo e di polizia amministrativa, che si sostanzia nella possibilità, qualora ve ne sia l'esigenza, con atti amministrativi quali ad esempio la sospensione di operazioni portuali ritenute difformi a quanto prescritto dalla norma. La mancanza di una specifica competenza in materia e l'assenza di poteri sanzionatori rendono l'opera di accertamento delle A.P. priva dei necessari requisiti di effettività ed incisività sui concreti modelli organizzativi di gestione e controllo della sicurezza sulle operazioni portuali.

I soggetti interessati alla sicurezza del lavoro nell'area portuale (amministrazioni, imprese portuali ed Organizzazioni Sindacali), condividendo la visione del porto quale una unica azienda complessa, hanno contribuito alla risoluzione di tale problematica definendo un Protocollo di intesa. Scopo del protocollo è costituire un raggruppamento di amministrazioni competenti alla vigilanza in materia di sicurezza ed igiene del lavoro, con uffici aventi sede presso l'Autorità Portuale con la possibilità di interfacciarsi con i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza delle singole aziende, al fine di ottimizzare le attività di verifica e di ricercare le soluzioni per prevenire ulteriori incidenti.

Sulla base di tale protocollo è stato costituito quel raggruppamento di rappresentanti delle amministrazioni con compiti di vigilanza in ambito portuale S.O.I. (Sistema Operativo Integrato), che ha il compito di ricercare i punti di criticità nell'organizzazione della sicurezza delle imprese operanti in porto. Nel corso del 2013 il S.O.I. ha effettuato n. 13 interventi congiunti finalizzati al riscontro del rispetto delle norme poste a tutela delle condizioni di salute e di sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro in ambito portuale. Tale attività ha contribuito ad una riduzione degli infortuni sul lavoro in ambito portuale.

L'Autorità Portuale, da un punto di vista operativo, attraverso il suo Ufficio Security, nel corso dell'anno 2013 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. 35 - 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. 98 - verifiche 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. 20 - verifiche e successive rimozioni, in collaborazione alla locale Capitaneria di Porto, di impianti di balneazione abusivi;
- N. 578 - verifiche sulle condizioni di sicurezza degli ambiti portuali;
- N. 75 - verifiche presso i moli dove si effettuano riparazioni libere, ai sensi del D.lgs. 272/99.
- N. 332 - verifiche attività della Compagni Unica Lavoratori Portuali, ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94.
- N. 332 - verifiche delle giornate di mancato avviamento al lavoro dei lavoratori portuali ai fini del computo della Cassa Integrazione Guadagni.
- N. 24 verifiche atte al controllo delle condizioni di sicurezza e della regolamentazione relativa ai bacini di carenaggio
- N. 41 verifiche relative alla correttezza della fornitura del servizio navetta.

Concludendo, il Porto di Napoli ha affrontato il problema dell'adeguamento alle norme di security su tre livelli di intervento. Il primo ha comportato l'elaborazione delle valutazioni dei rischi degli impianti portuali e di conseguenza l'elaborazione, approvazione e realizzazione delle misure contenute nei Port Facility Security Plan di ogni impianto portuale. Un secondo livello di intervento ha riguardato, invece, l'acquisizione da parte dei terminalisti della tecnologia e delle strutture necessarie a dotare i singoli impianti di un

sistema di sicurezza adeguato. Infine, un terzo livello riguarda il porto nel suo complesso, mediante l'emanazione del Piano di Security dell'intera area portuale (già adottato dalla Capitaneria di Porto di Napoli), nonché l'acquisto e l'utilizzo di tutte le tecnologie necessarie a gestire gli accessi, la viabilità ed in genere le attività del porto tramite un costante controllo di gran parte delle aree pubbliche. Tali interventi regolamentari e infrastrutturali produrranno a breve un beneficio alla quotidiana gestione delle aree portuali, non solo, quindi, alle problematiche di security. Avremo, infatti, degli strumenti in grado di accrescere, negli enti competenti, l'attenzione alla fruizione delle aree pubbliche, una maggiore prontezza di intervento in caso di necessità, una capacità di ricostruzione di un fatto di interesse, un costante controllo delle aree. Tutto ciò contribuirà a garantire un miglioramento delle condizioni generali di sicurezza delle aree pubbliche e delle attività lavorative che si svolgono negli ambiti portuali. Ecco, quindi, che le soluzioni dirette alla ottemperanza di precise disposizioni di security fluiscono in quel contenitore nel quale sono rappresentati quei tre grandi temi della sicurezza portuale di cui si è detto al principio, portando beneficio alla sicurezza portuale in genere.

6. FINANZIAMENTI COMUNITARI

6.1 Notizie su opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità realizzati con finanziamenti o fondi europei ed indicazione di eventuali problematiche verificatesi

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.

Il Grande Progetto " Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli " (di seguito anche GP), come suddetto, è finalizzato allo sviluppo produttivo dell'area portuale di Napoli in termini di potenziamento della capacità logistica ed intermodale, delle relative infrastrutture e delle aree di pertinenza.

Sono previste opere che, nel loro insieme, eliminano i vincoli che confinano le potenzialità dello scalo marittimo partenopeo, rafforzano ed incentivano lo sviluppo dei collegamenti marittimi della città di Napoli con il resto del Mediterraneo, razionalizzano le infrastrutture esistenti anche nel comparto della cantieristica navale e migliorano il sistema delle relazioni intermodali incentivando i collegamenti, attraverso il sistema su ferro, con la rete ferroviaria nazionale e con le aree retro portuali:

- ampliando la capacità produttiva;
- razionalizzando e potenziando i collegamenti intermodali.

Per questo esso risponde ad una strategia complessiva per lo sviluppo sostenibile del porto di Napoli, che deve necessariamente essere considerato come un elemento di una più ampia rete della portualità regionale nel contesto nazionale e del bacino del Mediterraneo.

Questo Grande Progetto è inoltre connesso con l'altro Grande Progetto "Riqualificazione urbana dell'area portuale orientale - Napoli Est" che riqualifica una vasta area della città, i cui interventi producono benefici significativi sul sistema portuale napoletano e, viceversa, gli interventi del GP producono benefici per tutta l'area orientale rafforzando quelle

connessioni tra porto e città, a cui sono ispirate le scelte delle Amministrazioni locali (Regione, Provincia e Comune) e dell'Autorità Portuale.

L'intervento, infine, intende promuovere lo sviluppo della Campania nel contesto internazionale, nazionale e del Sud Italia. In tal senso risulta coerente con una delle principali linee di intervento del POR, tese allo sviluppo della Campania nel contesto internazionale, nazionale e del Sud Italia, ovvero la realizzazione, in coordinamento sinergico con le altre regioni del Mezzogiorno, della piattaforma logistica unitaria e integrata del Sud, quale nodo fondamentale della rete di infrastrutture materiali e immateriali nell'Italia Meridionale e nel Mediterraneo Centrale. L'obiettivo principale è di attivare relazioni efficaci sia con le altre regioni del Mezzogiorno sia con gli altri Paesi mediterranei, per produrre un aumento di servizi di qualità ed una conseguente crescita dei traffici interni.

Inoltre le opere previste dal GP genereranno condizioni che consentiranno allo scalo napoletano di poter offrire servizi, in condizione di sicurezza, alle navi di nuova generazione, destinate al traffico passeggeri ed al traffico merci.

Il Grande Progetto del porto di Napoli si muove su due grandi assi:

- esecuzione di interventi volti ad eliminare i vincoli che determinano pregiudizio per lo sviluppo delle attività portuali, tra cui le attività propedeutiche all'adeguamento dei fondali (bonifiche da ordigni bellici e recupero di beni archeologici), la delocalizzazione dei punti di ormeggio e di carico delle rinfuse liquide per prodotti petroliferi, la delocalizzazione del Terminal Petroli, l'aumento della profondità dei fondali e la formazione di nuove colmate, il potenziamento delle infrastrutture di ormeggio e stoccaggio delle aree destinate a merci unitizzate, la razionalizzazione delle infrastrutture destinate alla cantieristica navale;
- potenziamento delle infrastrutture di rete (riordino della viabilità interna con il potenziamento dei collegamenti alla rete autostradale e potenziamento dei collegamenti alla rete ferroviaria, adeguamento delle reti fognaria per lo smaltimento di acque nere e delle acque meteoriche, sviluppo di attività per l'utilizzo di sistemi per la produzione di energie alternative da fonti rinnovabili).

Il Grande Progetto prevede la realizzazione delle seguenti dodici opere, suddivise in due fasi.

La 1ª fase comprende i seguenti nove progetti che soddisfano contemporaneamente i requisiti di coerenza con il Piano Regolatore Portuale vigente e non necessitano di VIA:

- A1** Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale;
- A2** Collegamenti stradali e ferroviari;
- A3** Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo;
- A4** Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli;
- A5** Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro all'aperto ed espositivi (Edificio del Vaccaro);
- A6** Riorganizzazione e riqualificazione dell'area portuale alla darsena Marinella con demolizione silos;
- A7** Lavori per l'efficientamento energetico del Porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative;
- A8** Prolungamento Diga d'Aosta a protezione "Nuovo terminal contenitori" di levante;
- A9** Escavo dei fondali dell'area orientale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati.

La 2ª fase comprende invece i seguenti tre progetti che necessitano dell'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale e/o della VIA.

B10 Escavo dei fondali per la riconfigurazione ed approfondimento del canale di accesso lato levante;

B11 Realizzazione di un impianto di carico all'esterno alla diga foranea a servizio del Terminal Petroli, con realizzazione di piping sottomarino di collegamento alla rete retroportuale;

B12 Formazione della cassa di colmata a mare per il tombamento della darsena dei petroli.

Si riporta di seguito una breve descrizione dei suddetti interventi:

A1 "Realizzazione del Completamento della rete fognaria portuale"

La realizzazione ed il potenziamento delle infrastrutture di rete è parte integrante del quadro dello sviluppo sostenibile del porto di Napoli ed è un elemento di fondamentale importanza per l'adeguamento alle vigenti normative nazionali e comunitarie in tema di immissioni di acque in mare. La nuova rete fognaria sarà di tipo separato, ovvero costituita da una rete di raccolta delle acque bianche e da una rete per la raccolta delle acque nere. La nuova rete di acque nere portuale sarà ubicata lungo le principali strade portuali ed in generale su aree pubbliche. Negli interventi in progetto riguardanti sia la nuova fognatura sia l'adeguamento della rete esistente, assume un ruolo rilevante l'operazione di scavo nell'area portuale. La rete di acque nere sarà realizzata in depressione al fine di limitare la profondità degli scavi e garantire il funzionamento idraulico anche in assenza di significativi dislivelli geodetici. La rete fognante esistente verrà riconvertita integralmente per il collettamento delle sole acque meteoriche per le quali è previsto un trattamento di disoleazione ed una successiva filtrazione prima del loro sversamento a mare.

A2 "Collegamenti stradali e ferroviari"

La finalità dell'intervento è quella di collegare le Darsene Orientali (Darsena Petroli e la Darsena di Levante, di cui nel piano regolatore si prevede il tombamento e la destinazione a traffico di merci unitizzate) al resto della viabilità portuale ed alla rete ferroviaria nazionale (RFN), realizzando nel contempo sia un fascio di binari a servizio del futuro terminal di levante che un binario di raccordo tra Darsena di Levante e l'attuale fascio di binari di ponente. Tale ultimo intervento risulta fondamentale per l'ottemperanza alle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente contenute nella Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo terminal (Decreto M.A. n°5 - 9/01/2008). In dettaglio il collegamento stradale tra la Darsena di Levante, il settore portuale di ponente e l'autostrada è costituito da un nuovo svincolo a rotatoria (a raso) realizzato in corrispondenza dell'attuale varco Bausan, a cui si collega un nuovo viadotto di scavalco del predetto binario di raccordo che termina in un nuovo svincolo a rotatoria in sopraelevata per l'accesso alla Darsena Petroli ed alla Darsena di Levante.

A3 "Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo"

L'intervento è finalizzato all'individuazione e rimozione degli ordigni bellici inesplosi ancora presenti sui fondali del bacino portuale napoletano, della rada a ridosso del Molo San Vincenzo e dell'avamposto, avendo il porto di Napoli subito ben 108 bombardamenti durante l'ultimo conflitto bellico mondiale (1941-1945). Il lavoro di bonifica da ordigni inesplosi e/o residuati bellici interrati dei fondali è propedeutico all'intervento di dragaggio di parte dei fondali in programma per consentire il transito in sicurezza delle navi nel bacino portuale.

L'interesse pubblico sotteso alla bonifica è evidente e consiste nell'obiettivo strategico di concorrere, attraverso il miglioramento del livello di sicurezza, a restituire allo scalo partenopeo il suo ruolo di punto di riferimento per tutto il bacino del Mediterraneo.

A4 "Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli"

Tale intervento mira all'individuazione, al recupero e, auspicabilmente, alla valorizzazione del patrimonio archeologico/culturale presente sui fondali del porto di Napoli e di cui vi è ampia traccia negli studi archeologici.

La scoperta nel bacino del Porto di Napoli di un relitto di una nave antica e di due cannoni di ferro del XVIII secolo, uno dei quali recuperato ed esposto nella mostra "l'Armata in fondo al mare" nella Stazione Marittima, ha richiamato l'attenzione sul patrimonio culturale subacqueo d'eccezionale rilevanza, giacente sui fondali della rada di Napoli, testimoniato dai relitti delle navi appartenenti alla flotta Napoletana affondate nel 1799, dalle notizie di affondamenti ricavate dalle fonti letterarie e storiche, dai giacimenti di anfore greche e romane individuate in più punti del porto e dalle tracce di alcune migliaia di anni di vicende della città legate al mare. Un così importante patrimonio storico/culturale si trova oggi esposto all'ingiuria dell'intenso traffico marittimo, peraltro in continuo aumento, e potrebbe, in breve tempo, andare irrimediabilmente distrutto per effetto dell'azione delle ancore e delle eliche delle grandi navi da crociera che, ormai, con continuità frequentano il Porto di Napoli.

Pertanto oltre alla conservazione, recupero e valorizzazione del patrimonio archeologico/culturale del porto, le attività di rilevamento dei relitti e dei reperti di archeologia, come quelle di bonifica da ordigni bellici, sono propedeutiche al necessario approfondimento dei fondali che, nelle attuali condizioni, non consentono uno sviluppo del traffico marittimo considerando che le navi di nuova generazione richiedono maggiori pescaggi rispetto a quelli ora disponibili.

A5 "Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro all'aperto"

Tale intervento, strettamente connesso a quello precedente, mira al restauro ed alla valorizzazione del patrimonio archeologico/culturale che verrà rinvenuto sui fondali del porto, per la parte asportabile e movimentabile.

Per l'allestimento degli spazi destinati alle attività di recupero, catalogazione e restauro all'aperto verrà utilizzato l'edificio dell'Immacolatella Vecchia, di cui si prevede il restauro e il risanamento conservativo. Tale edificio, situato sull'omonimo molo, affaccia direttamente sul mare ed è attualmente inutilizzato.

Realizzato nel 1743 da Domenico Antonio Vaccaro, è stato nel corso degli anni più volte rimaneggiato ed ampliato. Nato come sede di "Deputazione di Salute", ospitava in origine questa ed altre funzioni pubbliche, mentre negli ultimi anni è stato occupato da uffici ed alloggi della Capitaneria di porto.

La superficie interna utile da recuperare per attività e funzioni ammonta a circa 2.100 mq oltre ai terrazzi ed ai piccoli cortili interni.

Si prevede, in aggiunta all'esposizione dei reperti archeologici disponibili di cui all'intervento A4 (cantiere di restauro interattivo con il pubblico), l'organizzazione di un Museo Virtuale relativo alla storia del Porto di Napoli nel corso degli anni.

A6 "Riorganizzazione e riqualificazione dell'area portuale alla darsena della Marinella"

L'intervento prevede la demolizione dei silos granari ubicati a ridosso alla calata Marinella ed il successivo potenziamento delle infrastrutture di banchina, sia dal punto di vista strutturale che dal punto di vista impiantistico, contemplando anche il riordino delle strutture frammentate e non adeguate che insistono sull'area in argomento. Inoltre, la demolizione del pontile asservito ai silos, necessaria per consentire l'escavo dei fondali, concorre insieme alle altre opere comprese nel Grande Progetto, al raggiungimento dell'obiettivo strategico complessivo di incrementare lo sviluppo dell'area portuale di Napoli.

A7 "Lavori di efficientamento energetico del Porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative"

Scopo dell'intervento è quello di ridurre, ricorrendo a fonti di energia rinnovabile, il peso complessivo dei consumi energetici dello scalo per favorire l'utilizzo di energia elettrica a servizio delle navi in ormeggio, conseguendo così un notevole beneficio ambientale per la riduzione degli scarichi provenienti dai motori a scoppio dei generatori massicciamente utilizzati, tenuto conto che il porto di Napoli è posto a ridosso del centro abitato e ne costituisce una importante fonte di inquinamento per le emissioni di poveri sottili. Il progetto riguarderà tra l'altro la realizzazione di impianti fotovoltaici posti sulle superfici di copertura di alcuni edifici demaniali presenti nell'area portuale ovvero su pensiline. Gli impianti saranno prevalentemente realizzati mediante l'utilizzo di pannelli fotovoltaici, che complessivamente occuperanno una superficie di copertura pari a circa 10.000 ÷ 15.000 mq e saranno in grado di produrre un'energia elettrica pari a circa 1.000 MWh/anno e da strutture terrestri o galleggianti (pontoni di servizio per le utenze navali) dotate di generatori alimentati a gas. Il progetto, oltre alla realizzazione dei suddetti impianti fotovoltaici, comprenderà sia i relativi allacci alla rete elettrica esistente, sia i necessari interventi di manutenzione delle superfici di copertura degli edifici, su cui dovranno essere installati i predetti pannelli.

L'obiettivo che si intende raggiungere è la produzione di circa il 30% dell'energia elettrica attualmente utilizzata dall'Autorità Portuale di Napoli, pari a circa 3.000 MWh/anno, per l'illuminazione pubblica delle aree portuali e dei servizi pubblici mentre l'equivalente parte di energia attualmente fornita dalla rete potrà essere destinata alla futura elettrificazione delle banchine, in modo da consentire l'alimentazione da terra delle navi durante l'ormeggio ("cold ironing"). Saranno così garantiti notevoli benefici ambientali per l'area portuale e per le aree urbane ad esse adiacenti, derivanti sia dalla produzione dell'energia elettrica da fonte rinnovabile (a basso impatto), sia dal futuro minore inquinamento indotto dai motori delle navi durante il loro ormeggio.

A8 "Prolungamento della Diga Duca d'Aosta a protezione del Nuovo terminal contenitori di levante"

Il progetto prevede il prolungamento in direzione Est-Ovest della diga foranea allo scopo di migliorare la protezione degli accosti alle nuove banchine del terminal contenitori di levante. Tale intervento consentirà l'ingresso in porto e la manovra in sicurezza delle navi di grandi dimensioni, migliorando le condizioni operative e di fruibilità del porto anche in penalizzanti condizioni di moto ondoso.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto della diga foranea, in prolungamento a quello esistente, che sarà ammorsato all'estremità dell'esistente diga ed imbasato su fondali, a quota media di -20,00 m. L'infrastruttura sarà del tipo "a parete" e "tradizionale", funzionante "a gravità", costituita da cassoni cellulari

prefabbricati realizzati in calcestruzzo armato, poggiati su una sottostruttura a scogliera imbasata a quota - 20,00 rispetto al livello medio mare (in seguito l.m.m.). Le dimensioni complessive in pianta del singolo cassone sono 23,00 x 28,75 m, mentre l'altezza, comprensiva della platea di fondazione, esclusa la sovrastruttura, sarà pari a 16,00 m. I cassoni saranno imbasati a quota -15,00 rispetto al l.m.m, su apposito scanno di pietrame, e saranno sormontati da una sovrastruttura fuori acqua realizzata in calcestruzzo, costituita da massiccio di sovraccarico di spessore pari a 2,00 m e muro paraonde, quest'ultimo con sommità a quota +7,30 dal l.m.m. e larghezza variabile da 5,00 m a 7,15 m.

A9 *"Escavo dei fondali dell'area orientale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati".*

Il progetto rientra nell'ambito delle attività di bonifica dei fondali del porto di Napoli. Infatti, com'è noto, l'articolo 1 della legge 5 dicembre 1998 n. 426, sulla base dei criteri indicati al comma 1, lettera n) dell'art. 18 del D.Lgs. 22/97 indicava come primi interventi di interesse nazionale relativi ad aree industriali e siti ad alto rischio ambientale 14 siti fra cui quello relativo a Napoli Orientale dove sono ubicati i depositi costieri delle maggiori aziende petrolifere operanti sul territorio italiano. La perimetrazione del S.I.N. di Napoli Orientale fu individuata con l'Ordinanza Commissariale del 29.12.1999, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale - Serie Generale, n. 56 dell'8.03.2000. In tale frangente si ritenne opportuno comprendere nella perimetrazione del S.I.N. anche il tratto di mare antistante gli insediamenti produttivi, potenziale recapito di scarichi industriali. Pertanto la realizzazione dei lavori di escavo si rende necessaria allo scopo di conseguire la bonifica ambientale di parte dei fondali portuali in ottemperanza a quanto stabilito nel decreto del MATT n. 468/2001 con cui è stato adottato il programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale. Sono previsti interventi volti alla bonifica e al ripristino ambientale di parte del bacino portuale.

Inoltre, l'intervento permetterà il miglioramento delle condizioni di sicurezza per le navi che attualmente fanno scalo nel porto di Napoli ed inoltre consentirà la manovra e l'ormeggio alle navi porta-container di ultima generazione caratterizzate da maggiori pescaggi. Inoltre, poichè i sedimenti derivanti dalle operazioni di dragaggio saranno refluiti all'interno della realizzanda cassa di colmata di Levante, il completamento del nuovo terminal contenitori consentirà di disporre di un fronte di banchina lungo 672 metri, con fondali utili di 14 metri, a cui potranno ormeggiare, contemporaneamente, due navi da 6.000 TEU (le massime oggi operative) o una nave da 12.000 TEU (la nave massima ipotizzabile in futuro oggi in fase di progettazione) e di una superficie utile complessiva di circa 230.000 mq. Tali nuove disponibilità di ormeggio e di aree potranno consentire la movimentazione di circa 800.000 TEU/anno.

Tale progetto è stato trasmesso alle Amministrazioni competenti all'approvazione (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Ministero dell'Ambiente e di tutela del Territorio e del Mare) in data 21.11.2013.

Il Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 103/2013, reso nell'adunanza dell'Assemblea Generale del 24.1.2014 ha richiesto alcune modifiche e precisazioni al progetto.

Successivamente lo stesso Consesso ha espresso parere favorevole di approvazione con prescrizioni con il voto n. 8/2014, reso nell'adunanza dell'11.4.2014.

Attualmente il progetto è all'esame del Ministero dell'Ambiente, che in alcune riunioni con i propri organismi tecnici ha avanzato alcune osservazioni/prescrizioni e la

richiesta di una caratterizzazione integrativa dei sedimenti portuali da dragare, alle quali si sta ottemperando.

B10 "Escavo dei fondali per la riconfigurazione ed approfondimento del canale di accesso lato levante"

Il progetto prevede l'escavo dei fondali del canale d'accesso (area Z - prevista nel Piano in corso di approvazione), i cui sedimenti, come risulta dalle analisi finora svolte, sono in una generale situazione di lieve o assente contaminazione, per cui gli stessi saranno conferiti in discarica autorizzata mentre quelli non contaminati saranno refluiti in mare in zona con caratteristiche analoghe.

In alternativa al conferimento a discarica dei sedimenti inquinati potrebbe effettuarsi la bonifica in sito oppure il trattamento del materiale dragato, a tal fine nel quadro economico dell'intervento è stata prevista la somma di € 500.000,00 per la realizzazione di un progetto pilota per il trattamento degli stessi sedimenti.

Infatti, il tratto di canale di accesso al porto di levante presenta una quota batimetrica media di -14.50 m l.m.m., poco idonea per un corretto accesso in sicurezza delle navi al porto e per le manovre di accosto al futuro Terminal Contenitori tenendo anche conto del rollio delle navi porta-container, pertanto, così come previsto dal PRP, il fondale in tale zona dovrà essere dragato fino alla quota di -18.00 m dal l.m.m..

B11 "realizzazione di un impianto di carico all'esterno alla diga foranea a servizio del terminal petroli, con formazione del piping sottomarino di collegamento alla rete retro portuale", con l'obiettivo di ridurre i rischi per la salute e l'incolumità degli operatori portuali e della popolazione civile per effetto di possibili incidenti. Attualmente il porto di Napoli tratta circa 6.000.000 di ton di rinfuse liquide (derivati del petrolio), che vengono caricati dalle navi presso il Terminal Petroli e vengono inviate allo stoccaggio nei serbatoi presenti nell'area retro portuale con un sistema di piping che in parte è interrato ed in parte è aereo. L'attuale configurazione del Terminal limita fortemente lo sviluppo del porto che, di fatto, è sezionato in corrispondenza della calata Petroli e, soprattutto, limita fortemente l'operatività delle zone adiacenti destinate a traffico commerciale. Prevedere dunque un sistema alternativo di carico delle rinfuse liquide da navi mediante un sistema di ormeggio e trasferimento in piping, posto all'esterno della diga foranea, assume una rilevanza strategica sia per lo sviluppo dell'area commerciale del Porto di Napoli, sia per l'area orientale della città.

Queste opere sono propedeutiche allo smantellamento delle attuali linee di carico ed al successivo tombamento della darsena petroli.

B12 "Formazione della cassa di colmata a mare per il tombamento della darsena dei petroli"

La realizzazione della cassa di colmata consentirà col proprio volume di carico il conferimento del materiale dragato dai fondali del porto (B10).

Successivamente al tombamento, l'intera darsena petroli, sarà in grado di ricevere contemporaneamente grandi navi, mentre la superficie complessiva dell'area destinata a terminal container potrà consentire un più alto traffico contenitori.

7. GESTIONE DEL DEMANIO MARITTIMO

7.1 Notizie di carattere generale

La giurisdizione dell'Autorità Portuale di Napoli, individuata con D.M. 6 aprile 1994, è compresa tra la località La Pietra e la località Pietrarsa; con successivo D.M. 18 settembre 2006 la giurisdizione di competenza è stata estesa al porto di Castellammare di Stabia. Si sono verificate nel tempo successioni funzionali con il Consorzio Autonomo del Porto di Napoli, con il Comune di Napoli, per i tratti costieri, e con la Regione Campania per il porto di Castellammare di Stabia.

A tutto il 2013 sono vigenti complessivamente n. 356 concessioni di cui:
n° 241 in ambito portuale di Napoli;
n° 49 in ambito portuale di Castellammare di Stabia;
n° 25 in ambito portuale di Mergellina;
n° 41 in ambito demaniale Petroli.

Si riferisce che sussistono, inoltre, n° 182 occupazioni allo stato non disciplinate con atto di concessione (occupazioni di fatto) per le quali sono in corso, anche se da tempo, procedure amministrative per la relativa sanatoria. Prevalentemente trattasi di concessioni per le quali non è intervenuto il richiesto rinnovo per motivazioni diverse, senza che l'A.P. abbia manifestato in maniera significativa la volontà di troncane il rapporto concessorio e senza che siano venuti meno i motivi che avevano giustificato in precedenza l'assentimento della concessione.

Tenendo conto della distinzione effettuata con O.d.S. n. 21 del 10.11. 2011, su base territoriale, tra Demanio Costiero (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), e 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 evidenzia quanto segue:

Demanio Portuale

Le concessioni per finalità turistico ricreative comunque insistenti in ambito portuale, verranno prorogate, in applicazione dell'art. 1, comma 547, legge 228/2012, fino al 31/12/2020. Tale norma è stata recepita in una disposizione di servizio ai fini applicativi della stessa.

Demanio Costiero

In applicazione dell'art. 1 comma 18, del D.L. 30/12/2009 n. 194, convertito, con modificazioni dalla Legge 26 febbraio 2010 n. 25, si è provveduto alla proroga delle concessioni demaniali marittime con finalità turistico ricreativo sino al 31/12/2015. Inoltre, recependo le previsioni del Decreto Legge 18/10/2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17/12/2012 n. 221, le concessioni demaniali marittime in ambito costiero saranno prorogate al 31/12/2020.

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

Sono stati regolarmente fatturati per l'anno 2013 i canoni demaniali, maggiorati del previsto indice Istat comunicato dal competente Ministero Infrastrutture e Trasporti ai sensi delle Legge 494/93 (+ 2,85%).

La gestione dei beni demaniali marittimi ha determinato, per l'anno 2013, imposizione per canoni pari a € 12.912.812,22.

Nell'anno 2013 sono stati introitati canoni demaniali per € 7.671.151,56 (di cui 3.078.380,30 come residui).

Per quanto riguarda i canoni d'impresa ex art. 16 L 84/94 si è provveduto, per le quindici società autorizzate ex art. 16, all'emissione di fatture per la sola quota fissa anno 2013, pari ad € 78.277,15

Richiamando l'attività di recupero del credito di cui ai paragrafi precedenti, si evidenziano i risultati del lavoro svolto, che ha portato ad oggi alla risoluzione, con la concessione del beneficio della rateizzazione, di annose posizioni creditorie. Infatti la suddetta attività di verifica e di risoluzione di problematiche sottese alla posizione debitoria ha registrato nell'anno 2013 un ulteriore incremento per un totale di recupero crediti, a dicembre 2013, di circa euro 429,484,06.

Ad oggi, la somma complessiva dei piani di rateizzo deliberati nell'anno 2013 è di circa 231.149,52 di cui Euro 159.174,26 per acconti e Euro 71.975,26 per rate corrisposte.

Il totale dei rateizzi in corso è di € 11.491.702,11 (somma dei rateizzi al netto degli acconti) per n. 20 pratiche per un totale incassato dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2013 di Euro 1.827.893,90 (tale somma comprende gli acconti versati (Euro 219.838,55) e le rate pagate (Euro 1.608.055,35)). Si evidenzia che delle n.20 pratiche, n.2 si riferiscono a rateizzi conclusi.

E' qui opportuno fare, sia pur sinteticamente, una breve analisi dell'andamento delle entrate per l'anno 2013.

Il consuntivo al 31/12/2013, in corso di definizione, mostra i seguenti dati sintetici relativi alle entrate proprie in conto esercizio dell'Autorità Portuale di Napoli:

31/12/2013	gestione corrente		gestione residui			totale riscoss./canc.	residui finali
	accertamenti	di cui riscossi	residui iniziali	riscossioni	cancellazioni		
Proventi servizio traffico merci	1.238.731	1.182.120	1.459.051	308.038	11.226	1.501.384	1.196.398
Proventi servizio traffico passeggeri	1.737.854	965.152	3.618.248	1.048.309	432.182	2.445.643	2.910.459
Proventi magazzini e spazi	73.898	73.832	120.293	38.992	1.001	113.825	80.365
Proventi diversi	41.640	41.600	2.590	1.266	-	42.866	1.364
Canoni di concess. aree demaniali	12.912.812	4.592.771	22.390.439	3.078.380	4.443.538	12.114.689	23.188.562
totali	16.004.935	6.855.475	27.590.621	4.474.985	4.887.947	16.218.407	27.377.149
indice di riscossione corrente	42,83						
indice di riscossione residui			16,22				
indice di riscossione totale crediti						37,20	
indice di incremento dei residui							- 0,77

L'indice di riscossione corrente segnala che il **42,83%** circa dei crediti maturati nell'esercizio di competenza è stato riscosso. Il resto andrà ad alimentare i residui attivi. Lo stesso indice per l'esercizio 2011 era pari al 43% e per l'esercizio 2012 era pari al 56%: c'è stato, quindi, un nuovo peggioramento sulla riscossione del corrente e, comunque, ancora in miglioramento rispetto all'esercizio 2011.

L'indice di riscossione dei residui segnala che solo il **16,22%** del monte crediti degli anni precedenti è stato effettivamente riscosso.

Lo stesso indice per l'esercizio 2011 era pari al 16% e per l'esercizio 2012 era pari al 17%: c'è stato, quindi, un nuovo peggioramento sulla riscossione del credito più anziano.

Bisogna evidenziare che nel corso dell'anno si è proceduto alla cancellazione di residui attivi insussistenti per circa 4,9 milioni di euro: l'insieme delle riscossioni e delle cancellazioni ha consentito un abbattimento del monte crediti del 31%.

L'indice di riscossione totale indica che il **37,20%** dei crediti, indipendentemente dall'anno di formazione, è stato effettivamente riscosso. Lo stesso indice per l'esercizio 2011 era pari al 27% e per l'esercizio 2012 era pari al 31%: c'è stato, quindi, un miglioramento sulla progressione degli incassi globali anche grazie alle cancellazioni di residui non sussistenti.

L'indice di incremento dei residui indica che il monte crediti di fine esercizio diminuisce, per la prima volta, del **4,18%**. Lo stesso indice per l'esercizio 2011 mostrava un incremento 16% e per l'esercizio 2012 mostrava un incremento del 7%: la progressione del credito, quindi, risulta in miglioramento sensibile rispetto all'esercizio 2011 e all'esercizio 2012.

Come è noto, la procedura interna prevede l'emissione continua di solleciti contabili tesi all'interruzione della prescrizione e, pertanto, alla salvaguardia delle ragioni di credito.

In particolare, l'attività di sollecito amministrativo rappresenta una attività sempre più massiva come si può verificare dalla tabella che segue:

	numero
solleciti anno 2006	204
solleciti anno 2007	237
solleciti anno 2008	297
solleciti anno 2009	311
solleciti anno 2010	337
solleciti anno 2011	356
solleciti anno 2012	371
solleciti al 31/12/2013	178
Totali	2.291

Questa attività ha contribuito, però, al recupero di somme relative ai residui attivi con l'aggiunta di interessi di mora che, a tutto il 31/12/2013, hanno raggiunto l'importo di euro 381 mila circa.

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

L'attività di controllo del demanio marittimo, in contrasto all'abusiva occupazione ed alle occupazioni irregolari di beni demaniali marittimi, ha visto per l'anno 2013 l'emissione di n.08 ingiunzioni di sgombero, non solo a seguito di notizie di reato, anche a carico di ignoti, per abusiva occupazione di beni del demanio marittimo, ma anche a seguito di conclusione di un procedimento di decadenza del titolo concessorio rilasciato, ex art. 47 C. N., a seguito di inadempienza degli obblighi del concessionario (mancata corresponsione dei canoni).

Inoltre, si è proseguita l'attività procedimentale volta alla regolarizzazione in sanatoria, mediante il rilascio di titoli concessori, delle occupazioni di beni demaniali marittimi in possesso dei requisiti, sia tecnico-amministrativi che contabili, ad essa propedeutici. Parallelamente, laddove tali requisiti non sono stati riscontrati, si è avviato il procedimento volto alla dichiarazione di decadenza della concessione ai sensi dell' art. 47 C. N..

In data 11.04.2013 è stato notificato all'Autorità Portuale di Napoli il decreto di sequestro preventivo della Procura della Repubblica di Napoli relativo all'area di colmata affidando la custodia giudiziaria al Presidente del Consiglio di Amministrazione della Soc. Bagnolifutura S.p.A.. Pertanto, a seguito di ciò l'Autorità Portuale ha provveduto a sospendere l'efficacia della concessione demaniale marittima n.14/2013 rilasciata dalla Cooperativa C. Salvatore da adibire a punto di sbarco/imbarco di mitili alla radice del pontile Sud in località Bagnoli (Colmata).

Nel corso del 2013 l'Autorità Portuale è stata nominata custode giudiziario dei beni demaniali marittimi oggetto del Decreto di sequestro preventivo emesso dalla Procura della Repubblica di Napoli, relativamente a specchi acquei, ponendo in essere la disposta attività volta ad assicurare senza soluzione di continuità il servizio di ormeggio.

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

Si elencano i soggetti titolari di concessione ex art. 18:

1. Logistica Portuale LP srl
2. Campania Noleggi srl
3. SIMM spa
4. Magazzini Generali Silos Frigoriferi spa
5. Terminal Flavio Gioia spa
6. Soteco srl
7. Conateco spa
8. Compagnia Marittima Meridionale srl
9. Terminal Traghetti Napoli srl
10. Snav spa
11. Magazzini Tirreni srl

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

Il ruolo completo delle concessioni rilasciate ai sensi dell'art. 36 e suddivise in Demanio Portuale, Demanio Costiero, Darsena Petroli è depositato presso l'Area Istituzionale - Ufficio Demanio.

In allegato vi è l'elenco dei concessionari anno 2012 distinti per attività.

8. TASSE PORTUALI

8.1 Andamento delle entrate per tasse ed eventuali anomalie nella riscossione

Diritti d'approdo

Il fatturato per i diritti d'approdo per i porti di Napoli e Castellammare di Stabia è pari ad 177.088,62 (incassati € 120.477,57)

Diritti di security

Il fatturato per i diritti di security per i porti di Napoli e Castellammare di Stabia è pari ad € 2.837.086, 86 (incassati € 2.130.025,76 di cui: Euro 1.061.642,65 diritti di security a mezzo dogana; Euro 258.792,41 proventi di security passeggeri e veicoli; Euro 611,016,00 proventi di security a mezzo concessioni; Euro 41.599,70 proventi di security personale dipendente imprese; Euro 156.975 proventi security permessi.)

9. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI

9.1 Notizie di carattere generale

Art. 16. Comma 1 : " 1. Sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle autorità portuali, o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. (D.M. 132/2001)".

Si riportano di seguito i soggetti autorizzati per l'anno 2013 allo svolgimento dei servizi e delle operazioni portuali nel Porto di Napoli.

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

1. AERRE COSTRUZIONI SRL
2. CAMPANIA NOLEGGI SRL
3. COGEMAR INT'L SRL
4. COMPAGNIA MARITTIMA MERIDIONALE SRL
5. CONATECO SPA
6. DE LUCA & C SRL
7. LOGISTICA PORTUALE L. P. SRL
8. MAGAZZINI GENERALI SILOS FRIGORIFERI SPA
9. MAGAZZINI TIRRENI SRL
10. MERISMAR SRL
11. SIMM SPA
12. SNAV SPA
13. SOTECO SRL
14. T. I. N. (TERMINAL INTERMODALE NOLA) SPA
15. TERMINAL FLAVIO GIOIA SPA
16. TERMINAL TRAGHETTI NAPOLI SRL

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

Nel corso del 2013 sono state autorizzati a svolgere servizi portuali le seguenti società:

1. Genpa Sas di Gennaro Carcaterra
2. Ditta Acampora Giovanni
3. Fumigat srl

Hanno esercitato tale attività anche le società:

- Trasporti Marittimi Luise srl
- Turitransport s.r.l.
- Star T srl (autorizzazione rilasciata a sanatoria del periodo 01/011/2009 - 31/12/2012 in data 07/03/2013).

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, la stessa è svolta dalla soc. Cooperativa Unica Lavoro Portuale, il cui organico è di n. 77 unità operative (cd. "pool di Manodopera) e n.8 amministrative.

Il numero delle giornate lavorate effettuate dalla CULP nel corso dell'anno 2013 è stato di 11.285 per una media biennale (2012-2013) di 11.964.

9.5 Elenco operatori autorizzati ai sensi dell'art. 68 Cod. Nav. 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.

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Aggiornamenti sul Piano Regolatore Portuale

In data 28/06/2011 è stato sottoscritto dai rappresentanti dell'AP, del Comune e della CP di Castellammare di Stabia, il documento per definire le linee di sviluppo del Porto di Castellammare di Stabia, in attesa della formazione ed approvazione ai sensi dell' art. 5 L84/94, del nuovo PRP. In tale Documento sono state individuate le necessità e le azioni necessarie da mettere in campo, non solo di rilancio dello scalo stabiese, anche attraverso adeguamenti tecnici funzionali delle opere esistenti, ma anche della riqualificazione delle aree di connessione urbana.

Conseguentemente, il comitato portuale con delibera n 10 del 27/02/2012 ha dato indicazioni circa la redazione del Nuovo PRP di Castellammare di Stabia definendone criteri e contenuti in coerenza con le citate "Linee di sviluppo del Porto di Castellammare di Stabia".

Sulla base, quindi, delle scelte programmatiche e di sviluppo del porto già delineate, è stato redatto il "Documento preliminare per la redazione del PRP di Castellammare".

Successivamente sono stati predisposti e proposti degli schemi progettuali per la redazione del il PRP che valutano l'assetto del porto dei Castellammare sulla base di tre ipotesi alternative.

I tre scenari proposti, tengono conto delle decisioni, già assunte dall'APN in sede di approvazione del Programma Triennale delle OO.PP., relativamente alla realizzazione di alcune indifferibili ed indispensabili opere marittime, la cui realizzazione costituisce una costante delle tre ipotesi proposte.

In data 05.02.2014 i suddetti schemi progettuali, sono stati trasmessi al Comune ed alla Capitaneria di Porto di Castellammare al fine di:

- una valutazione di merito per un nuovo assetto del porto dei Castellammare di Stabia per la definitiva elaborazione del PRP;
- una propositiva collaborazione, anche nell'obiettivo del raggiungimento dell'intesa preliminare con lo stesso Comune, prevista dall'art. 5 della legge 84/94 e s.m.i.;
- formare di un gruppo di lavoro, costituito dai tecnici progettisti dell'A.P., da tecnici dell'Amministrazione Comunale e della Capitaneria di Porto di Castellammare, che valuti ed esamini, nell'ambito delle rispettive competenze, le ipotesi prospettate, prima del successivo e necessario confronto con gli altri enti e istituzioni direttamente interessati.

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

Si rinvia a quanto relazionato al par. 2.2 della Relazione Annuale 2013 per il Porto di Napoli.

2.3 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e 2.4 Attività promozionale

La costruzione di un grande sistema portuale integrato del Golfo di Napoli, con l'ampliamento al Porto di Castellammare di Stabia, ha rappresentato un momento necessario per l'incremento delle diverse attività e in particolare 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 che possono consentire il ritorno sul Porto di Castellammare del traffico di grano e prodotti derivati. Si sta, infatti, cercando di attrarre nuovamente traffici merceologici di questo tipo regolarizzando le attività dell'unica impresa portuale al momento operante sul territorio, con la prospettiva di estendere poi ad altri settori, quali legname e ferro, con conseguente incremento dell'occupazione generale e riposizionamento dei lavoratori attualmente in mobilità.

C'è da dire che, a causa della perdurante crisi internazionale, la capacità attrattiva del porto di Castellammare di Stabia è al momento piuttosto bassa, in quanto, ovviamente, le quote di nuovo mercato da attrarre risultano esigue.

È da auspicare che questo tempo di latenza possa essere utilizzato per la razionalizzazione e l'ammodernamento dello scalo, in vista dei probabili scenari futuri migliori.

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 175%. Nel 2013 infatti, con 1 milione 176 mila crocieristi circa, si attribuisce allo scalo partenopeo il terzo posto tra i porti 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 è inserita nell'attività promozionale del Porto di Napoli l'area Stabiese, il Porto, e i luoghi circostanti.

Lo scalo stabile, infatti, è stato inserito, in tutti gli appuntamenti fieristici, nella campagna di informazione volta a far conoscere il Porto di Napoli 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.

Si sta, inoltre, cercando di attrarre direttamente le Compagnie alternative, che con piccole navi possano dar vita ad una nuova offerta crocieristica, più economica e con itinerari di breve durata, che vengano periodicamente vengono rimodulati a seconda delle esigenze commerciali ed operative.

3. SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

3.1 Notizie di carattere generale

I servizi di interesse generale sono quelli individuati dal D.M. 14.11.1994.

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

Servizio di Pulizia e raccolta RSU

Nel porto di C/Mare di Stabia viene regolarmente svolto il servizio di pulizia e raccolta RSU da parte della società S.E.P.N. in base alla convenzione n. 5148 del 27/12/2007

decorrente dal 02/01/2008 e scaduta il 31/12/2010 e tutt'ora operativa in regime di *prorogatio*; (la S.E.P.N. è una società partecipata anche dall'Autorità Portuale di Napoli) - Per le tariffe praticate dagli affidatari all'utenza vedi punto 3.2 della trattazione relativa al porto di Napoli.

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

4.1 Manutenzione ordinaria e 4.2 Manutenzione straordinaria

L'importo impegnato per i lavori di manutenzione straordinaria nell'anno 2013 degli interventi nel porto di Castellammare di Stabia ammonta ad € 95.975,49.

4.3 Grande infrastrutturazione e 4.4 Infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare"

Allo scopo di proseguire la riqualificazione dell'area portuale sono stati attuati i seguenti interventi:

1) "Lavori di demolizione dell'aspiratore ubicato sul pontile Silos"

Il progetto esecutivo dei "Lavori di demolizione dell'aspiratore ubicato sul pontile Silos" fu approvato con delibera A.P. n. 129 del 22.03.2012.

Gli stessi lavori, aggiudicati alla società *Navalferr di Esposito Angelo* con delibera A.P. n. 274 del 05.06.2012, sono stati ultimati in data 12.03.2013.

Con delibera n. 166 del 29.04.2013 è stata approvata la relativa Perizia di Variante, dell'importo complessivo € 122.000,00, di cui € 89.687,02 per lavori ed oneri della sicurezza ed € 32.312,98 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

Il certificato di Regolare Esecuzione, emesso il 22.05.2013, è stato approvato con delibera n. 231 del 04.06.2013.

2) "Lavori di risanamento della palazzina ubicata sul piazzale Incrociatore S. Giorgio"

Il progetto esecutivo dei "Lavori di risanamento della palazzina ubicata sul piazzale Incrociatore S. Giorgio" fu approvato con delibera A.P. n. 681 del 29.12.2010, per l'importo complessivo € 1.150.000,00, di cui € 894.173,84 per lavori ed oneri della sicurezza ed € 255.826,16 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

Gli stessi lavori sono stati aggiudicati alla società *Izzo Mario Costruzioni S.r.l.* con delibera A.P. n. 80 del 22.02.2012 e in data 19.10.2012 è stato registrato il relativo contratto d'appalto per un importo netto contrattuale di € 618.080,14.

La consegna dei lavori è avvenuta l'11.12.2012 e nell'arco dell'anno 2013 sono stati emessi n. 2 stati di avanzamento lavori, per un importo complessivo di € 403.198,81.

Pertanto si è raggiunto un avanzamento lavori del 65% circa rispetto all'importo contrattuale dei lavori pari ad € 618.080,14.

I lavori relativi alla palazzina risultano quasi completati, è in corso una perizia di variante riguardante il risanamento del casotto a ciglio banchina e la riparazione delle sgrottature di banchina.

5. SECURITY

5.1 Opere realizzate ed avviate

Nel corso dell'anno 2013 sono stati avviati alcuni procedimenti relativi alla security degli impianti portuali presente nel Porto di Castellammare di Stabia e il procedimento relativo al piano di sicurezza del porto, ex D.Lgs 203/07.

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.

6.FINANZIAMENTI COMUNITARI

6.1 Notizie su opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità realizzati con finanziamenti o fondi Europei ed indicazione di eventuali problematiche verificatesi

Non sono stati effettuati interventi infrastrutturali per l'anno 2013 con finanziamenti o fondi Europei.

7. GESTIONE DEL DEMANIO MARITTIMO

7.1 Notizie di carattere generale

Per quanto riguarda le concessione demaniali rilasciate ai sensi dell'art. 36 C.N. essendo la maggior parte delle stesse rilasciate per finalità turistico ricreative, si è proceduto alla loro proroga ai sensi della Legge 26 febbraio 2010, n. 25.

E' stato altresì rilasciati un nuovo titolo concessorio, con un dato complessivo di 49 concessioni vigenti o in corso di regolarizzazione.

Il nuovo titolo concessorio è relativo al Consorzio Nautico Stabiese (ora Porto Antico di Stabia S.r.l.) e si riferisce alla realizzazione di un approdo turistico per l'ormeggio di navi da diporto sul Molo di Sottoflutto del Porto di Castellammare di Stabia, compreso l'adeguamento funzionale e la ristrutturazione dei due fabbricati sulla banchina Marinella (ex Stabia Porto e Capannone Logistico), da destinare ai servizi di supporto per tale attività. L'Autorità Portuale, dopo aver pubblicizzato la richiesta di concessione, ha trasmesso il fascicolo al Comune Castellammare di Stabia che, a seguito delle conferenze di Servizi tenutesi a giugno ed ad ottobre 2012 ha concluso il procedimento, assegnandola concessione Consorzio Nautico Stabiese. A seguito di delibera n. 24 del 24/01/2013 del Presidente dell'Autorità Portuale è stata rilasciata la licenza n. 6/2013 in favore della Porto Antico di Stabia s.r.l.

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

Sono stati regolarmente fatturati per l'anno 2013 i canoni demaniali, maggiorati del previsto indice Istat comunicato dal competente Ministero Infrastrutture e Trasporti ai sensi delle Legge 494/93 (+ 2,85 %).

Per le attività riguardanti il recupero dei crediti si rinvia a quanto detto nella relazione sul Porto di Napoli al par.7.2.

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

Non si sono riscontrate nell'anno 2013 notizie di reato per abusiva occupazione di beni demaniali marittimi configuratesi nell'ambito portuale di competenza presso Castellammare di Stabia.

7.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18 del Codice della Navigazione.

E' in corso di approfondimento la posizione della società Aerre Costruzioni S.r.l. per l'avviata procedura di regolarizzazione per l'occupazione di un tratto di banchina sul Molo di Sopraflutto nel Porto di Castellammare di Stabia di mq 168 circa, adibito allo svolgimento delle operazioni portuali di carico e e scarico massi, a seguito dell'avvenuto rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 16 L 84/94 per lo svolgimento di tale attività.

7.5 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione.

Si rinvia al Ruolo delle Concessioni rilasciate ai sensi dell'art. 36 C.N. in allegato.

8. TASSE PORTUALI

8.1 Andamento delle entrate per tasse ed eventuali anomalie nella riscossione

Per le notizie relative ai dati dei diritti di approdo e di security si rinvia alla trattazione di cui al par. 8.1 della Relazione Annuale 2013 per il Porto di Napoli.

9. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI

9.1 Notizie di carattere generale

Per le notizie di carattere generale si rinvia alla trattazione di cui al paragrafo 9.1 della Relazione Annuale 2013 per il Porto di Napoli.

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

L'unico soggetto autorizzato allo svolgimento dei servizi portuali a Castellammare di Stabia per il 2013 è AERRE COSTRUZIONI SRL autorizzato con atto Rep. 6868 del 01/10/2012 decorrente dal 01/01/2012 al 31/12/2015.

All'atto del passaggio di competenza tra Regione Campania e Autorità Portuale di Napoli, esisteva un problema di carattere sociale ed occupazionale relativo ai dipendenti della fallita impresa portuale "Stabia Porto", che hanno usufruito, nel corso degli anni, del trattamento della cassa Integrazione. D'Intesa con il Comune di Castellammare di Stabia, sono state adottate iniziative nel corso degli anni per il reimpiego e la collocazione di tali unità lavorative. Per quanto attiene alle competenze dell'Autorità Portuale si è cercato di collegare tali iniziative al rilascio di nuove concessione demaniali marittime per l'esercizio di attività imprenditoriali con finalità legate all'attività diportistica. Per ultimo, difatti, l'iniziativa della realizzazione dell'approdo turistico da parte della società Porto Antico di Stabia, di cui al punto 7.1, prevede l'iniziale assunzione di n.5 unità lavorative delle 17 che ancora usufruiscono della Cassa Integrazione.

9.3 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento delle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 L. 84/94.

Non è stato autorizzato nessun soggetto per lo svolgimento delle operazioni portuali.

9.4 Denominazione del soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell' art. 17 (commi 2 e 5) e dell'art. 21 comma 1, lett. b) delle L84/94.

Per il porto di Castellammare di Stabia non esiste alcun soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell' art. 17 (commi 2 e 5) e dell'art. 21 comma 1, lett. b) delle L84/94.

9.5 Elenco degli operatori autorizzati ex art. 68 del Codice della navigazione e tipo di attività svolta. - Porto di Castellammare di Stabia.

Le autorizzazioni ad operare in porto ex art. 68 C.N., rilasciate per l'anno 2013 (di cui all'allegato elenco), hanno validità nell'ambito della giurisdizione di competenza dell'Autorità Portuale di Napoli, quindi, sono valide anche nell'ambito portuale di Castellammare di Stabia in esso ricompreso (dal Molo Quartuccio al Molo Borbonico).

E' tuttavia possibile estrapolare dall'elenco generale per l'anno 2013 quello delle ditte autorizzate ex art. 68 C.N., che hanno operato nel Porto di Castellammare di Stabia, riassunte nello schema che si riporta di seguito.

1	TRA.MA EL SRL		Aut. ex art 68 C. N. per attività ritiro rifiuti solidi e liquidi ambito Autorità Portuale
2	CESINO PAOLO & C . SAS		Aut. ex art 68 C. N. per attività di locazione e noleggio barche, tiro e varo natanti con gru semovibile nonché assistenza e guardiania imbarcazioni da diporto e navi in disarmo e mercantili ambito Autorità Portuale
3	Società FAIELLA NICOLA SRL		Aut. ex art 68 C. N. per attività prelievo trasporto e smaltimento rifiuti industriali (eccetto D.L. 182/2003)ambito Autorità Portuale
4	Test Italia C.N.D. srl		Aut. ex art 68 C. N. per attività controlli non distruttivi ambito Autorità Portuale
5	Fincantieri - CNI Spa		Aut. ex art 68 C. N. per attività connesse alle operazioni di carenaggio e/o lavori di allestimento di navi, ambito Autorità Portuale
6	STABIA YACHTING & COATING SRL		Aut. ex art 68 per attività verniciatura e sabbatura ambito Autorità Portuale

10. INIZIATIVE IN MATERIA AMBIENTALE

Nel corso dell'anno 2013, tra le iniziative in materia ambientali di maggiore rilevanza relative sia al Porto di Napoli che di Castellammare di Stabia, si evidenziano le seguenti attività:

- attuazione, nelle more che il Sistri diventi operativo, degli adempimenti relativi al 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. 52/2006;

- controllo e supervisione delle attività di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti in ambito portuale e dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico (ex D.Lgs.n. 182/2003);
- attività amministrativa per il completamento dell'iter procedurale dei lavori di adeguamento dell'"impianto portuale" o di cui al D.Lgs. n.182/2003. 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 per la realizzazione delle tettoie per la copertura dell'area; successivamente, nel luglio 2011, il Genio Civile ha concesso l'autorizzazione sismica per l'esecuzione delle opere che sono state concluse entro il 31.12.2012;
- controllo e supervisione delle attività di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti prodotti sulle zone (aree, manufatti, terminal etc) di competenza dell'Autorità Portuale 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.. Il servizio di raccolta differenziata porta a porta esteso a tutto il porto a pieno regime ha, nel corso dell'anno 2013, consolidato un risultato che si attesta al 35% circa (si veda la tabella allegata);
- attività amministrativa e di coordinamento per la rimozione di rifiuti speciali (pericolosi e non) di vario genere (cavi, pneumatici, batterie, guaine, imballaggi in plastica ed in ferro contaminati da sostanze oleose, tracci unti di sostanze oleose, lana di roccia ecc.) abbandonati nelle aree demaniali-marittime ricadenti nella circoscrizione di competenza dell'Autorità Portuale di Napoli e Castellammare di Stabia.

Attività riferite al Porto di Napoli

- Installazione di panne galleggianti oleoassorbenti nei pressi dello sbocco dell'alveo Pollena. Tale intervento, preceduto da un'attività di monitoraggio ambientale delle matrici aria ed acqua, si è reso necessario in quanto in passato (anno 2012 - 2013) si sono verificati sversamenti di sostanze inquinanti ad opera di ignoti;
- Intervento di raccolta, trasporto e smaltimento di traversine ferroviarie abbandonate in calata V. Veneto del porto di Napoli, tra il piazzale ferroviario e l'area in concessione alla società Garolla s.r.l. (serbatoi metallici);
- Intervento, svolto per conto della Procura di Napoli, di raccolta, trasporto e smaltimento di rifiuti speciali (pericolosi e non) abbandonati all'interno di containers sequestrati dalla Guardia di Finanza ubicati presso il piazzale Ferroviario del Porto;
- 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 - I° stralcio Beverello - Pisacane. Ad oggi una parte dei concessionari ha già provveduto all'istallazione di tale tipo di impianto previa autorizzazione dell'Autorità Portuale.

Attività riferite al Porto di Castellammare di Stabia

- Intervento di somma urgenza per la rimozione di detriti alla foce del rivo S. Pietro. Tali detriti pregiudicavano l'efficienza idraulica e generavano condizioni di grave rischio per la pubblica e privata incolumità. Pertanto, si è reso necessario un intervento urgente di rimozione degli stessi e successivo conferimento presso un impianto autorizzato.

RELAZIONE PERIODICA SULL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO EX ART. 92 DEL D. LGS. N. 163/2006.

L'art. 6.2 del Regolamento per la ripartizione degli incentivi alla progettazione interna, approvato con delibera n. 329 del 29.7.2005, prescrive la redazione di una relazione annuale circa l'applicazione dello stesso regolamento.

In particolare, è richiesta l'indicazione:

- a) delle prestazioni per i progetti affidati nell'anno precedente, con il relativo importo a base di gara;
- b) dell'importo dell'incentivo liquidato nell'anno precedente, la ripartizione e la denominazione dei destinatari;
- c) di eventuali vizi riscontrati nei lavori progettati, contestazioni o altre controversie sorte o concluse nell'anno precedente.

La liquidazione degli incentivi per la progettazione interna, effettuata nel corso del 2013, è stata relativa agli interventi di seguito indicati, unitamente all'importo dei lavori stessi, all'importo lordo dell'incentivo (comprensivo della contribuzione e della fiscalità a carico dell'ente con esclusione dell'IRAP) ed agli estremi della delibera con cui è stata disposta la liquidazione:

DESCRIZIONE	IMPORTO LORDO LAVORI	IMPORTO LORDO INCENTIVO	DELIBERA LIQUIDAZIONE
Appalto concorso per la progettazione esecutiva, costruzione ed installazione di n. 2 gru portainers sul molo Bausan.	€ 10.701.823,68	€ 52.349,91	n° 331 del 31.7.2013
Lavori di prolungamento del molo Flavio Gioia nel porto di Napoli	€ 6.114.493,96	€ 48.562,24	n° 332 del 31.7.2013
Lavori di manutenzione delle barche-porta del Bacino di carenaggio n° 3	€ 552.649,97	€ 9.765,32	n° 335 dell'1.8.2013
Lavori di bonifica dell'area retrostante il cantiere navale Marintecnica, sulla banchina di levante del molo Carmine.	€ 37.080,80	€ 700,09	n° 381 del 13.9.2013

Il dettaglio relativo all'elenco dei destinatari e della ripartizione dell'incentivo è desumibile dalle citate delibere.

Non si rilevano vizi nei lavori progettati, si evidenzia, tuttavia, una particolare difficoltà nell'individuazione di **tutte** le professionalità che hanno contribuito ai vari procedimenti, alle quali compete l'attribuzione dell'incentivo.

IL SEGRETARIO GENERALE
dr. Emilio SQUILLANTE

Napoli, 30 aprile 2014