



Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia

MASTERPLAN DEL PORTO DI NAPOLI

PIANO OPERATIVO TRIENNALE

2017-2019



SOMMARIO

1 - PREMESSE	2
2 - MASTERPLAN, RACCORDO CON IL PIANO OPERATIVO ED IL PIANO REGOLATORE	3
3 - ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ PORTUALI NELLO SCENARIO ATTUALE	9
4 - CRITICITÀ NELLO SCENARIO ATTUALE	12
5 - LINEE DI INDIRIZZO NELLO SCENARIO AL 2030	13
6 - NOTE E TEMPISTICA PER L'ATTUAZIONE DELLO SCENARIO AL 2030	16
7 - LINEE DI INDIRIZZO PER LA GESTIONE, IN AMBITO PORTUALE, DELLE AREE DEMANIALI MARITTIME COERENTE CON LE IPOTESI PROGRAMMATICHE.....	19
8 - DOCUMENTAZIONE ALLEGATA	25



1 - PREMESSE

Il Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n.169 di riforma della legislazione portuale italiana introduce, nell'ambito del complessivo disegno di riordino, semplificazione e razionalizzazione delle autorità portuali e della *governance* del sistema, un nuovo strumento di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP): Il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP).

Il PRdSP, con le novità introdotte nel correttivo porti di prossima emanazione, sarà composto da un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dai piani regolatori dei singoli porti.

Il DPSS, in coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL,) con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali e con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, individua gli obiettivi di sviluppo sistemici dell'AdSP, delimita e disegna l'assetto complessivo dei porti ricompresi nell'AdSP individuando le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Il presente documento, redatto in questa fase di revisione della normativa nazionale, è uno strumento di lavoro per l'attuazione degli indirizzi fissati nel POT 2017-2019 nonché un primo contributo di discussione per l'avvio del processo di redazione del DPSS.

La struttura del documento, nel recepire alcune indicazioni metodologiche per la redazione del DPSS, che richiedono di sviluppare le strategie pianificatorie secondo una logica e sequenza concettuale obiettivi – strategie – azioni, propone nella prima parte, una sintesi ragionata delle linee di indirizzo programmatico per lo sviluppo sistemico dell'AdSP contenute nel POT 2017-2019.

Successivamente il documento si sviluppa focalizzando tale approccio con un primo approfondimento sul porto di Napoli, che unitamente ai porti di Salerno e di Castellammare di Stabia, saranno successivamente sviluppati e recepiti nel predetto strumento di programmazione che, in coerenza con le linee guida emanate dal Ministero dei Trasporti, conterrà tutti gli approfondimenti, gli studi e le analisi sui fabbisogni di mercato.

Il documento vuole dunque essere uno strumento operativo di attuazione delle linee programmatiche delineate nei documenti di programmazione adottati, individuando operativamente le azioni da adottare per una corretta e coerente attuazione degli obiettivi.



In sostanza, ciò che si intende proporre non è solo uno strumento di indirizzo, ma anche di azione integrata che trae origine e forza dal patrimonio di analisi, valutazioni e progettazioni in itinere nel Porto di Napoli.

In questa ottica sono state sviluppate le linee guida per la gestione dei beni demaniali in ambito portuale individuando con coerenza e trasparenza le destinazioni d'uso di tutto il patrimonio demaniale dell'ambito portuale gestito da questa Autorità con l'intenzione di supportare al meglio lo sviluppo infrastrutturale al servizio della comunità portuale

2 - MASTERPLAN E RACCORDO CON IL PIANO OPERATIVO ED IL PIANO REGOLATORE

L'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, con il Piano Operativo 2017-2019 (con proiezioni al 2020), ha inteso rappresentare e delineare il suo possibile sviluppo in coerenza con le politiche e gli strumenti di programmazione nazionale, ma soprattutto "assecondando" le dinamiche macro e micro-economiche a cui si sta assistendo in questi anni nel settore della logistica e della portualità in generale, nonché acquisendo piena consapevolezza della rinnovata centralità del bacino mediterraneo.

La chiave di lettura proposta è quella dei porti campani come "sistema integrato ed aperto", rispetto al quale immaginare con sano spirito critico le possibilità concrete di crescita e prosperità per tutte le categorie di soggetti che operano e interagiscono al suo interno. Lo strumento dell'analisi S.W.O.T. bene si presta per sintetizzare sotto l'aspetto qualitativo le variabili di contesto e gli elementi distintivi considerati per la scelta della strategia da attuare.



Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia

Opportunità	Vincoli
Trend positivo esportazioni e traffico marittimo	Prevalenza del Franco Fabbrica
d.l. 91/2017 sulle ZES	Delocalizzazione Darsena Petroli
Alta velocità Napoli Bari	Dimensione nazionale del mercato servito
Autostrade del Mare	Instabilità Medio Oriente e Nord Africa
Strategicità Mediterraneo	Connettività marittima decrescente
Potenzialità traffico Intramed	Scarsa diffusione e.commerce
Corridoi di connessione (supply chain)	Sottosviluppo industriale del Mezzogiorno
Player mediterranei attivi su diversi segmenti	Trend negativo indici LSCI e LPI
Short sea 30% sul totale del trasporto	Cosco acquisto PIREO
Primato Italia nel SSS	Flussi crocieristici al ribasso per l'Italia
Rivitalizzazione Regional Ports	Strategie di sviluppo Fincantieri
Appetibilità commerciale area metropolitana NA	+ riparazioni che costruzioni di navi
Completamento stazione metro p.zza Municipio	Raccordi ferroviari inadeguati o inesistenti
Raddoppio Panama per le rotte delle Americhe	

Punti di forza	Punti di debolezza
Posizione geografica rispetto mercati italiani	Pescaggio dei fondali
Identità multipurpose	Assenza nel ranking TOP
Incidenza scambi marittimi vs. mediterraneo	Scarsa intermodalità ferroviaria
Napoli e Salerno fra i 4 sistemi principali Italia	Spazi limitrofi porto di Salerno
Napoli più di un milione di crocieristi	Basso grado di riqualificazione Beverello
Bacini di Carenaggio a Napoli	Tempi lunghi controllo merce in transito
Fondali compatibili con Panama prossimi anni	Mancata messa a sistema interporti
Napoli più di 6 milioni e mezzo di passeggeri	Elevata litigiosità operatori cantieristica
Salerno elevata intensità uso banchine	Sportello Unico Dogana ancora sperimentale

La strategia proposta è focalizzata sull'efficienza e razionalizzazione degli assets a disposizione e sulla ricerca e consolidamento di spazi selettivi di sviluppo per i diversi mercati.

In linea, infatti, con gli scenari macroeconomici e le principali tendenze evolutive nonché con il Piano Nazionale Strategico dei porti e della logistica, **l'obiettivo primario è identificato nel completamento di tutti gli interventi infrastrutturali in corso in un'azione di convergenza** verso il miglioramento e la messa a punto di nuove applicazioni per tutti i servizi forniti a i diversi stakeholders coinvolti.



I porti campani non devono più porsi in competizione fra loro, bensì in cooperazione per proporsi su scala internazionale e soprattutto mediterranea, quale sistema integrato di servizi per la connettività.

L'ottica è quella della specializzazione e dell'integrazione funzionale a monte ed a valle delle fasi della catena del valore dei diversi servizi dove maggiormente si concentra il valore aggiunto, consapevoli che il mercato selezionerà in modo sempre più attento e puntuale gli scali, partendo da queste evidenze.

Il riferimento strategico scelto per il governo dei processi è quello della **Governance Inclusiva**, che trae forza dalla certezza del ruolo cruciale che giocano le istituzioni e gli operatori nella definizione dell'effettivo assetto concorrenziale dei territori. Ciò non solo per procedere più speditamente e più efficacemente nei progetti in corso, ma soprattutto per ricucire il rapporto fra sistema portuale campano e territorio rendendolo concretamente "una finestra sul mondo". La costituzione della Zes centrata sui porti di Napoli e Salerno costituirà una occasione decisiva per attrarre investimenti industriali e logistici.

Costituire di fatto un volano di sviluppo per l'economia campana e nazionale, con un sistema di connessioni calibrate coerenti ed innovative, **significa individuare nella concertazione e nella sostenibilità ambientale i fattori critici di successo** per la messa in campo di ciascuna azione operativa.

Nell'arco temporale di piano sono state individuate 10 priorità di azione, logicamente articolate intorno alle seguenti tematiche:

- Adeguamento infrastrutturale per il segmento containers e passeggeri (dragaggio dei fondali, allungamento delle banchine, riorganizzazione degli spazi, miglioramento accoglienza dei turisti/croceristi, innalzamento del livello di intermodalità);
- Integrazione, sviluppo ed accessibilità dei servizi di supporto attraverso l'impiego delle nuove tecnologie;
- Marketing strategico ed operativo per i settori della cantieristica, delle autostrade del mare.

che determinano anche una specializzazione funzionale dei tre porti sui quali l'Autorità esercita il suo governo e coordinamento:

- Napoli: traffico merci, passeggeri, Autostrade del mare e cantieristica
- Salerno: traffico merci, passeggeri e Autostrade del mare
- Castellammare di Stabia: cantieristica e portualità turistica.

Gli Obiettivi individuati con il Piano Operativo, invece, possono essere accorpati in 5 diversi raggruppamenti e riferiti ciascuno ad un diverso segmento di business, nonché arco temporale



Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia

ipotizzato per la loro realizzazione. Questa rappresentazione a matrice consente di sviluppare, linee di azione operative, soprattutto ai fini di una efficace implementazione di ogni singolo progetto e/o investimento. In primo luogo, importante risulta essere l'individuazione e lo sviluppo di tutte le sinergie possibili fra quegli obiettivi e quindi azioni/progetti finalizzati al consolidamento di assets materiali ed immateriali di fruizione pubblica e/o collettiva, al fine di preservare e valorizzare al massimo le esternalità positive realizzabili. L'adozione di tale approccio nella loro implementazione costituisce un significativo presupposto per una ottimale cooperazione fra tutti gli interlocutori ed i soggetti coinvolti. Nella tabella, pertanto, sono evidenziati quegli obiettivi/progetti che maggiormente si prestano a questa logica di implementazione, in quanto destinati al Territorio, inteso nella sua accezione più ampia o l'Autorità Portuale stessa. Per tali azioni, infatti, fattori critici di successo risultano essere più che la tecnologia e l'infrastruttura, il processo/metodo stesso di attuazione basato sull'animazione territoriale, sulla concertazione e sulla convergenza degli interessi. Una volta messo a punto, facilmente replicabile con significative economie di scala e di scopo, nonché di tempi di realizzazione. In secondo luogo, l'opportunità che risulta consequenziale di articolarli al meglio sul piano temporale, ma soprattutto ordinarli in una scala gerarchica di priorità alla luce delle risorse scarse per definizione disponibili e delle leve gestionali effettivamente a disposizione della stessa Autorità portuale di Sistema.

PORTO DI NAPOLI

	Segmento	Arco temporale
Infrastrutture		
Dragaggio Fondali	Merci	Breve
Nuova Darsena di levante	Merci	Medio
Ristrutturazione Molo Beverello	Passeggeri	Breve
Riqualificazione Mergellina e Molosiglio	Nautica	Medio
Progettazione Molo San Vincenzo	Passeggeri	Medio
Raccordo stradale	Merci	Breve
Raccordo ferroviario	Merci	Medio
Sistema fognario	Territorio	Breve
Mobilità sostenibile		
Integrazione sistema trasporto pubblico	Passeggeri	Breve
Accesso veicoli privati	Territorio	Breve
Servizi ferroviari	Merci	Medio
Accessibilità autostradale	Merci	Medio
Riorganizzazione viabilità interna	Territorio	Breve
Razionalizzazione spazi e immobili		
Censimento e valutazione funzionale	Merci/passeggeri	Breve
Progetti di riqualificazione	Territorio	Medio
Integrazione processi amministrativi/operativi		
Sportello Unico Amministrativo	Autorità Portuale	Medio
Rivisitazione settore cantieristico	Cantieristica	Medio
Servizi Generali (riorganizzazione/gare pubbl.)	Autorità Portuale	Breve
Piano di Security	Autorità Portuale	Breve
Piano Energetico	Autorità Portuale	Medio
Informatizzazione Autorità Portuale	Autorità Portuale	Medio
Concertazione e pianificazione strategica e controllo		



Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia

Completamento Piano Regolatore	Territorio	Medio/Lungo
Ciclo dei rifiuti	Territorio	Breve

PORTO DI SALERNO

	Segmento	Arco temporale
Infrastrutture		
Dragaggio Fondali	Merci/Pax	Breve
Allargamento Imboccatura	Merci/Pax	Breve
Salerno Porta Ovest	Merci	Medio
Prolungamento scogliera S.Teresa	Nautica	Medio
Imboccatura Porto Masuccio	Nautica	Medio
Ponte Imbarco/sbarco Passeggeri Stazione Marittima	Passeggeri	Lungo
Fabbricato servizi	Merci/Pax	Medio
Terminal Traghetti	Merci/Pax	Medio
Adeguamento banchina porto turistico Masuccio	Nautica	Medio
Realizzazione sede direzionale	Autorità Portuale	Medio
Mobilità sostenibile		
Rifacimento pavimentazioni usurate	Merci/Pax	Breve/Medio
Razionalizzazione spazi e immobili		
Individuazione nuovi spazi retrostanti	Territorio	Medio
Integrazione processi amministrativi/operativi		
SUA	Autorità Portuale	Medio
Servizi Generali (riorganizzazione/gare pubbl.)	Autorità Portuale	Breve
Piano di Security	Autorità Portuale	Breve
Piano Energetico?	Autorità Portuale	Breve
Informatizzazione Autorità Portuale	Autorità Portuale	Medio
Concertazione e pianificazione strategica e controllo		
Completamento Piano Regolatore	Territorio	Medio/Lungo

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

	Segmento	Arco temporale
Infrastrutture		
Ampliamento Banchina	Crociéristico/Merci	Medio
Prolungamento molo sottoflutto e relativi fondali	Territorio	Medio
Prolungamento e sistemazione Molo Quartuccio	Merci/passeggeri	Medio
Sistema fognario acque reflue	Territorio	Medio
Rivisitazione Waterfront		
Integrazione processi amministrativi/operativi		
Piano Energetico	Territorio	Medio
Concertazione e pianificazione strategica e controllo		
Completamento Piano Regolatore	Territorio	Medio



A fronte di questa sintetica ma essenziale rappresentazione degli assunti di partenza e delle linee di indirizzo portanti del POT, è possibile focalizzarsi sull'altro strumento di programmazione in attuazione rappresentato dalla proposta di **Piano Regolatore del Porto di Napoli, revisione di giugno 2012**.

Tale documento è stato elaborato a seguito del recepimento dei contenuti delle Linee di indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti rivolte allo sviluppo sostenibile del porto di Napoli", approvate dal Comitato Portuale con Delibera 30/2011 e 11/2012. Con tale documento l'Autorità di Sistema Portuale ha definito l'assetto funzionale del porto relativamente alla configurazione al 2030, partendo dalle criticità infrastrutturali che storicamente lo caratterizzano e che sono state considerate come un fortissimo vincolo al suo sviluppo a fronte degli attuali andamenti dei traffici merci e passeggeri e dei sostanziali mutamenti nell'armamento a cui si sta assistendo in questo ultimo decennio. La consapevolezza che il porto di Napoli costituisce una rilevante realtà industriale e logistica della regione Campania per fatturato complessivo ed occupazione diretta ha convinto a confermare tutte le funzioni presenti a giugno 2012, concentrando l'attenzione e le risorse al fine di:

- a) incrementare i traffici (passeggeri, merci, container e Ro-Ro),
- b) rimodulare gli spazi a ridosso del centro storico con il conseguente miglioramento del waterfront,
- c) decongestionare la pressione urbana eccessiva a deperimento dell'efficacia delle attività produttive e di servizi poste in essere al suo interno.

L'obiettivo ultimo è quello del riequilibrio ambientale e organizzativo, attraverso tre distinte linee strategiche, alle quali si affianca parallelamente nell'implementazione la cosiddetta "buffer zone" individuata dall'UNESCO e dall'ICOMOS:

- 1) Ambiente
- 2) Logistica
- 3) Regolamentazione.

Con riferimento all'Ambiente, l'intento è quello di ridurre gli impatti in particolare sul territorio retrostante fortemente urbanizzato. A tal fine per tutti i progetti e gli interventi assumerà particolare rilevanza il contributo alla riduzione del fabbisogno energetico e delle emissioni inquinanti, così come alla realizzazione di un significativo split modale dalla strada alla ferrovia.

Con riferimento alla Logistica, uno degli assi portanti della visione di medio periodo di sviluppo del porto a riferimento del PRP è quello della riorganizzazione e concentrazione delle funzioni ed attività commerciali e logistiche nell'area di levante del Porto di Napoli. Le opere in progetto nel quadro del Grande Progetto Porto di Napoli (GP), infatti, impattano fortemente sullo sviluppo dei segmenti container e RO-RO, ampliando il terminal contenitori e trasferendolo nelle nuove aree di levante, utilizzando di conseguenza gli spazi dell'attuale terminal contenitori per il traffico RO-RO.



Tali opere creano le condizioni infrastrutturali per elevare le prestazioni offerte dallo scalo partenopeo e potenzialmente per attrarre nuovi traffici. A ciò si aggiunge il forte interesse e le concrete opportunità di valorizzazione delle sinergie tra lo scalo partenopeo ed i terminal terrestri intermodali retrostanti il porto (Marcianise e Nola), che se perseguite con celerità ed efficacia, darebbero vita ad un imponente sistema di logistica integrata.

Con riferimento alla Regolamentazione, essa costituisce una linea di azione trasversale a tutti i progetti, di forte impatto su tutti gli specifici risultati e soprattutto sulla percezione dei diversi stakeholders. Il corretto funzionamento dell'assetto concessorio e la verifica di attuazione sui piani di impresa rappresenta un elemento essenziale per garantire la funzionalità delle attività marittime ed economiche in porto.

Dal punto di vista delle funzioni presenti nel Porto di Napoli, partendo dalla consapevolezza che il Porto di Napoli è tra i primi cinque porti di rilevanza nazionale con funzioni multiple e che costituisce la prima realtà industriale della regione Campania in termini di fatturato e di occupazione diretta, il PRP le conferma tutte, con linee di indirizzo chiare sulla promozione per ciascuna di puntuali linee di sviluppo.

3 - SUDDIVISIONE DELLE ATTIVITÀ PORTUALI NELLO SCENARIO ATTUALE

Il Piano Regolatore Portuale adottato dall'Autorità, ma non vigente, ha individuato l'attuale assetto funzionale del porto raggruppando le attività in base alle seguenti funzioni portuali:

- funzione commerciale – contenitori, merci varie e rinfuse liquide;
- funzione cantieristica navale;
- funzione industriale;
- funzione mista;
- funzione passeggeri (crociere, unità navali veloci per trasporto passeggeri);
- funzione passeggeri e merci (crociere, unità navali veloci per il trasporto passeggeri, Ro – Pax e Ro – Ro);
- servizi portuali generali.

A queste attività va oggi confermata la presenza di un polo energetico che assicuri l'alimentazione di questa essenziale funzione per il territorio e per il sistema portuale, visto che i tentativi di delocalizzazione non sono mai effettivamente maturati.

Tali funzioni sono intese come dei macroambiti operativi derivati dalla destinazione specialistica dell'accosto cui si riferiscono, nell'ambito dei quali è consentito lo svolgimento di determinate attività come nel seguito illustrato:



Funzione commerciale contenitori, merci varie e rinfuse solide, nonché rinfuse liquide:

- attività di carico/scarico e movimentazione merci e mezzi connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti, connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività commerciali e dei servizi in genere.

Funzione cantieristica navale:

- attività di costruzione, demolizione, riparazione e manutenzione di mezzi navali e di imbarcazioni, in banchina e all'asciutto (bacini di carenaggio);
- attività di produzione e assemblaggio di componenti, di servizi ed assistenza;
- attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste.

Funzione industriale:

- attività di produzione, accumulo e smistamento di energia;
- attività di produzione di componenti, di servizi ed assistenza;
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste.

Funzione mista:

- attività di imbarco/sbarco e movimentazione dei passeggeri connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di carico/scarico e movimentazione di merci e mezzi connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti, connesse con l'esercizio delle funzioni previste;
- attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- officine meccaniche;



- attività commerciali e dei servizi in genere.

Funzione passeggeri e/o merci (crociere, unità navali veloci per il trasporto passeggeri, Ro – Pax e Ro – Ro):

- attività di imbarco/sbarco e movimentazione dei passeggeri connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di carico/scarico e movimentazione di merci e mezzi connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti, connesse con l'esercizio delle funzioni previste;
- attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività commerciali e dei servizi in genere.

Funzione servizi portuali generali:

- servizi di interesse generale di cui al D.M. 14/11/1994;
- servizi amministrativi, di controllo e gestione connessi alle attività portuali (uffici e servizi Autorità di Sistema Portuale, etc.);
- servizi di sicurezza e controllo (Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia di Stato, Vigili del Fuoco, etc.);
- servizi tecnico - nautici (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori,
- trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, etc.);
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste.

In seno alla funzione passeggeri e/o merci, oltre alle attività di cui alla funzione prevista, è consentito lo svolgimento delle attività terziarie e dei servizi connessi come di seguito specificato:

- Attività commerciali (strutture di vendita al dettaglio comprensive di depositi pertinenziali);
- Servizi: pubblici esercizi (bar e ristoranti); direzionale privato (uffici e servizi alle imprese portuali); sportelli bancari e finanziari; artigianato di servizio; sedi della pubblica amministrazione e di pubbliche istituzioni nazionali ed estere; centri di ricerca



legati all'ambiente marino e costiero; attrezzature collettive (per la cultura e congressuali);

- Attività ricettive dedicate al traffico passeggeri.

Non è prevista la destinazione d'uso residenziale, a meno della realizzazione di alloggi per i preposti alla direzione e gestione delle attività portuali nonché alla sicurezza della navigazione laddove strettamente necessario in funzione delle esigenze di sicurezza e controllo. Sarà opportuno valutare nel tempo la presenza di spazi alberghieri che siano funzionali allo sviluppo delle attività turistiche, come è nel caso del progetto in corso presso il terminal croceristico.

4 - CRITICITÀ NELLO SCENARIO ATTUALE

Le scelte di indirizzo operate nella redazione del presente documento non possono non tener conto delle criticità riscontrate nel modello gestionale sino ad ora ipotizzato nel porto di Napoli.

In prima istanza si ritiene indispensabile portare a termine la riorganizzazione delle concessioni nell'ambito portuale al fine di renderle omogenee per attività commerciale svolta e per ubicazione spaziale in relazione alle destinazioni funzionali precedentemente individuate.

Nell'ottica del perseguimento di tale obiettivo si prevede quindi la localizzazione dei concessionari lì dove le proprie attività lavorative siano coerenti con la suddivisione funzionale delle aree portuali, così come individuate attualmente o così come verranno modificate negli scenari futuri.

La riqualificazione del waterfront portuale aperto alla città, nell'area monumentale che va dal Molo San Vincenzo all'edificio dell'Immacolatella, è sicuramente uno dei prioritari obiettivi per la riorganizzazione dell'area funzionale destinata al trasporto passeggeri.

Il progetto Euvè, vincitore del concorso di progettazione, è giunto ormai ad una fase avanzata di maturazione e potrà essere eseguito a lotti funzionali in funzione del reperimento dei fondi pubblici necessari. La prima fase funzionale riguarderà la realizzazione della nuova stazione marittima al molo Beverello.

Nell'ambito della riorganizzazione del traffico passeggeri deve includersi anche la risoluzione di una evidente criticità costituita dal consistente traffico legato al transito dei mezzi pesanti che imbarcano e sbarcano al Piliero ed al molo Immacolatella per le autostrade del mare ed il cabotaggio per le isole maggiori.

Tali mezzi, provenienti o diretti prevalentemente all'autostrada devono quindi impegnare tutta la viabilità da Est ad Ovest del porto di Napoli, attraversando anche l'area doganale compresa tra il



varco Bausan e quello del molo Carmine, pur non essendo traffico merci transfrontaliero sottoposto a verifiche doganali.

L'attività progettuale in corso è focalizzata anche nella risoluzione delle criticità infrastrutturali dei collegamenti stradali e ferroviari del porto di Napoli.

L'attuale collegamento ferroviario del porto è realizzato mediante un fascio di binari di 350m di sviluppo lineare, nell'area di S. Erasmo, collegato alla stazione di Napoli Traccia mediante un raccordo non elettrificato, caratterizzato da una interferenza a raso con via Galileo Ferraris, che ne limita l'utilizzo alle ore notturne e di conseguenza le coppie di treni/giorno potenzialmente generabili nell'arco delle 24h. In mancanza di un accordo con Comune e Regione per la risoluzione dell'interferenza a raso con la viabilità cittadina, il cui studio di fattibilità, promosso dalla Autorità Portuale, aveva già individuato come soluzione tecnicamente percorribile la realizzazione di un sottopassaggio stradale del raccordo, risulta necessario prevedere nuovi scenari per una stazione ferroviaria del porto che consenta di generare traffico su ferro compatibile con le prescrizioni del Decreto VIA del terminal contenitori di Levante, attualmente in fase di costruzione. Anche per quanto riguarda i collegamenti stradali verso levante si evidenzia la necessità di raccordare sia la darsena petroli che la Darsena di Levante con la restante viabilità portuale. L'accesso a tali aree del porto, allo stato, può avvenire solo attraverso la viabilità cittadina dal varco doganale di Vigliena.

Nelle more dell'individuazione di soluzioni progettuali, volte a superare le criticità evidenziate, si procederà comunque alla realizzazione al progetto *"Collegamenti stradali e ferroviari del porto di Napoli"* compreso nel Grande Progetto finanziato con il POR FEST 2014-2020.

Intanto, rispetto allo scenario configurato nel 2012, è in fase di attuazione la realizzazione della zona economica speciale che comprende i porti di Napoli e Salerno. Questo nuovo strumento di politica industriale e logistica conduce a ripensare criticamente il pensiero elaborato in precedenza.

5 - LINEE DI INDIRIZZO NELLO SCENARIO AL 2030

La riorganizzazione degli assetti portuali si colloca in uno scenario complesso nel quale l'evidenza dei vincoli e delle opportunità presenti comporta l'esercizio di una pratica accurata in grado di coniugare la visione di medio e lungo periodo con una gradualità attuativa realistica, coerente con la tempistica degli interventi e con le criticità evidenziate.

Lo scenario delineato si proietta pertanto in un orizzonte temporale lungo che dovrebbe consentire, con una adeguata pianificazione e programmazione delle attività, di perseguire credibilmente gli obiettivi di sviluppo del porto nel quadro delle tendenze di medio e lungo periodo, delle specificità territoriali e del quadro di programmazione delle politiche di sviluppo nazionali ed europee.



Lo scenario dell'assetto futuro del porto riportato nell'Allegato 3 risponde pertanto a vari ordini di problematiche che a loro volta attengono a diversi livelli di intervento che vanno dalle tempistiche di avanzamento delle opere di infrastrutturazione del porto, al modello di gestione amministrativa e alla presenza di vincoli esterni.

La rimozione delle criticità evidenziate nello scenario attuale chiamano in causa un modello gestionale che, in assenza di una politica di indirizzo definita, ha prodotto incongruenze nell'allocazione delle attività, con ricadute negative sia sull'efficienza dei servizi portuali, sia sulle prospettive di crescita degli operatori economici presenti in porto.

Un quadro chiaro delle linee di sviluppo del porto rappresenta pertanto un elemento di novità, trasparenza e buona gestione, che consente di dare certezze non solo all'attività amministrativa, ma anche alle strategie imprenditoriali degli stakeholders.

Il superamento dei vincoli spaziali presenti in tutte le realtà portuali, che si sviluppano in continuità con il territorio urbano, rappresenta una delle direttrici su cui si impronta il nuovo assetto del porto. La contiguità tra tessuto urbano e realtà portuale diventa opportunità se si interpreta in una ottica di integrazione e ricucitura tra porto e città, senza per questo creare interferenze con gli spazi dedicati alle attività più squisitamente portuali.

La contestuale necessità di ulteriori spazi in grado di dare respiro e qualificare i servizi portuali comporta al tempo stesso la necessità di rivedere l'allocazione delle diverse attività, ma anche di prevedere l'ampliamento delle aree ad esse dedicate e le direttrici di tali ampliamenti.

Da queste prime sintetiche riflessioni discendono le scelte che delineano, per macro-destinazione delle aree e delle funzioni previste, gli assetti possibili a ponente e a levante.

L'area di ponente del porto, che parte dal Molo San Vincenzo, e comprende il porto storico, la calata Beverello e la calata Piliero, è riorganizzata intorno alla macro-funzione passeggeri (A) che comprende: le aree destinate al traffico veloce da e per le isole (Molo Beverello – A1), le aree destinate all'accoglienza e gestione dei croceristi (Stazione Marittima e Molo Immacolatella – A2), l'area destinata al traffico per le isole (Calata di Massa - A1) e infine la previsione per il Molo San Vincenzo di un'area destinata all'ormeggio di grandi yacht (A5).

Intorno a questa riorganizzazione e razionalizzazione degli spazi per la funzione passeggeri si concentrano gli interventi di *Waterfront redevelopment* che sfruttando il concetto di *filtering line* intesa come correlazione tra risorse urbane e portuali, prevede interventi di riqualificazione dei servizi e delle infrastrutture e del contesto urbano circostante, di riorganizzazione e razionalizzazione degli accessi ai varchi portuali e a quelli urbani in una ottica di valorizzazione degli innesti tra città e porto.

L'area di levante, con il completamento delle opere di dragaggio e la colmata della Darsena di Levante, da destinare a Terminal contenitori, è l'area sulla quale si concentrano le potenzialità di espansione spaziale e di sviluppo del porto. Le progettualità in corso di potenziamento dei raccordi



stradali e ferroviari a servizio dell'area, prefigurano uno scenario al 2030 che, con ampliamenti successivi dalla darsena di Levante fino al depuratore di san Giovanni a Teduccio, porteranno a una configurazione spaziale e a una dotazione infrastrutturale del Porto di Napoli in grado di soddisfare le esigenze di accessibilità, di legame funzionale con i retroporti e gli interporti, di potenziamento della filiera logistica.

Le esigenze connesse a tali ampliamenti, nonché le prospettive di attivazione della ZES, portano a rivedere la destinazione funzionale di quest'area che si configura come uno spazio in cui convergeranno diverse attività, integrate tra loro: terminal contenitori, attività di tipo manifatturiero, logistica e servizi direzionali.

La realizzazione dello scenario al 2030 e la rifunionalizzazione di questa area avrà impatti non solo su uno sviluppo qualificato e competitivo delle attività portuali, ma anche sul territorio fortemente urbanizzato delle aree retroportuali di Napoli Orientale, riproponendo anche in questa zona il tema della valorizzazione del rapporto con la città che andrà interpretato e gestito in una ottica di ricucitura tra porto e città con una strategia di intervento sviluppata in sinergia con le altre istituzioni e volta a realizzare processi condivisi.

Da queste prime due macro-destinazioni delle attività a Ponente e a Levante discende anche la riorganizzazione e razionalizzazione delle rimanenti aree destinate oggi alla cantieristica, al terminal contenitori e al traffico Ro/Ro.

La funzione cantieristica (C) non subisce particolari modificazioni nella allocazione, a parte qualche intervento di razionalizzazione teso a riportare tutte le attività cantieristiche in un'unica area, evitando le attuali frammentazioni che ne limitano l'esercizio ottimale.

L'area successiva, che va dalla calata Marinella alla calata Granili, viene destinata alla funzione commerciale (E), dedicata a merci varie, mentre l'area oggi dedicata alla funzione commerciale contenitori da spostarsi in prospettiva alla Darsena di Levante sarà dedicata al Traffico Ro-Ro.

Resta infine invariata la collocazione dell'area F destinata a funzione commerciale per le rinfuse liquide dove attualmente si svolgono le attività connesse alla movimentazione di prodotti liquidi infiammabili. Si aggiungerà la realizzazione di un deposito per lo stoccaggio di GNL, coerente con il Piano Energetico Nazionale e con le politiche energetiche della Unione Europea.

Intorno a questa macro-riorganizzazione delle aree sono previste attività di razionalizzazione degli spazi nelle aree destinate a funzione mista (B), dove sono presenti in prevalenza attività di tipo terziario, in alcuni casi funzionalmente e spazialmente connesse alle attività servite, in altri casi collocate in modo disordinato.

Con la riorganizzazione delle aree sarà gioco forza procedere a una razionalizzazione degli spazi occupati dalla funzione mista e procedere in alcuni casi a demolizioni dei manufatti come specificatamente indicato nell' **Allegato 3 – Demolizioni** e/o a rilocalizzazione delle attività. Queste



operazioni consentiranno di liberare spazi da destinare ai servizi ai passeggeri e alla viabilità interna al porto nelle aree di delocalizzazione dei traffici RO-RO o a servizio della cantieristica.

6 - NOTE E TEMPISTICA PER L'ATTUAZIONE DELLO SCENARIO AL 2030

L'espansione del Porto di Napoli verso levante, resa possibile dalla mancata realizzazione del porto turistico previsto nell'accordo di Programma del 2000, è collegata alla gestione ambientale del SIN di Napoli Est. Pertanto, occorre chiarire preliminarmente con il Ministero dell'Ambiente, in funzione dei dati emersi dalle caratterizzazioni ambientali, quali siano le scelte più idonee da operare sul litorale e sugli specchi acquei antistanti l'area perimetrata dal decreto che ha istituito il SIN.

In questa prospettiva e sulla scorta dei dati ottenuti nelle caratterizzazioni ambientali dei fondali del porto di Napoli, risulta quindi prioritario promuovere una campagna ecotossicologica finalizzata a valutare, insieme al MATTM, la possibilità di una eventuale ripermetrazione del SIN.

Su questi aspetti si è avviata una interlocuzione con il MATTM che, con la convocazione di un Tavolo Tecnico, ha accolto le richieste di chiarimenti, integrazioni, modifiche nonché di copertura finanziaria per la nuova campagna ecotossicologica.

Sia le scelte progettuali che i costi delle opere da realizzare nell'area di espansione del porto saranno, con tutta evidenza, influenzate dagli esiti favorevoli o meno di tale procedimento di ripermetrazione.

Sotto il profilo amministrativo si deve anche evidenziare che le aree a terra, interessate dall'ipotesi di creazione di una nuova stazione ferroviaria portuale, lungo il litorale di San Giovanni nell'area un tempo occupata dalla fabbrica ex Corradini, per essere utilizzate a tale scopo, necessitano dell'annullamento del decreto di vincolo posto su tale complesso immobiliare, nel 1990 dall'allora Ministro per i beni Culturali ed Ambientali, così come risulta necessario acquisire alla disponibilità dell'AdSP le aree comunali comprese tra la dividente demaniale e l'attuale linea ferroviaria della Napoli – Salerno.

Altro aspetto prioritario, per l'attuabilità di quanto programmato, è l'acquisizione del parere favorevole dell'Agenzia del Demanio per le numerose demolizioni previste nell'ambito degli interventi ipotizzati nel presente Masterplan.

Tenuto conto dei vincoli sinteticamente rappresentati in precedenza, per i quali l'Autorità Portuale intende interagire con la massima speditezza con tutti i soggetti istituzionali deputati, è comunque possibile delineare un cronoprogramma di attuazione degli obiettivi e quindi dei progetti e delle azioni funzionali allo scenario delineato al 2030.



Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia

Riprendendo la tabella di sintesi degli obiettivi per il porto di Napoli fissati nel POT, riportata a pag. 5, di seguito si dettagliano gli step temporali di attuazione del Masterplan al 2030.

Il primo intervallo temporale - **2018/2022** – corrispondente al breve periodo è assorbito prevalentemente dall'esecuzione delle principali opere di infrastrutturazione, alcune delle quali comprese nel Grande Progetto Logistica e porti – Sistema integrato Portuale di Napoli. Con lo sblocco delle principali opere si è dato avvio all'attuazione del Grande Progetto che consentirà a fine del periodo considerato di vedere completate opere infrastrutturali che ricadono sia nell'area di levante che di ponente. Contemporaneamente all'infrastrutturazione del porto si provvederà ad implementare i progetti di razionalizzazione e semplificazione dei processi amministrativi e operativi volti a supportare la gestione propria dell'Autorità Portuale.

I Fase 2018 /2022	Segmento
Infrastrutture	
Dragaggio Fondali con deposito in cassa di colmata I e II lotto	Merci
Riqualificazione Immacolatella vecchia	Passeggeri
Raccordo stradale	Merci
Sistema fognario	Territorio
Ristrutturazione Molo Beverello - Nuovo terminal	Passeggeri
Avanzamenti progettuali riqualificazione Waterfront	Territorio
Mobilità sostenibile	
Integrazione sistema trasporto pubblico	Passeggeri
Accesso veicoli privati	Territorio
Riorganizzazione viabilità interna	Territorio
Censimento e valutazione funzionale	Merci/passeggeri
Razionalizzazione/semplificazione processi amministrativi e/o operativi	
Sportello Unico Amministrativo	Autorità Portuale
Servizi Generali (riorganizzazione/gare pubbl.)	Autorità Portuale
Piano di Security	Autorità Portuale
Informatizzazione Autorità Portuale	Autorità Portuale
Ciclo dei rifiuti	Territorio

Il secondo intervallo temporale - **2023/2026** – corrispondente al medio periodo è contraddistinto dall'implementazione di quelle opere infrastrutturali funzionalmente subordinate alla realizzazione di quelle prioritarie previste a completamento nel breve periodo, essenzialmente



finalizzate al consolidamento del nuovo assetto funzionale del Porto di Napoli ed alla messa a regime di un più efficace sistema di mobilità sostenibile sia dal punto di vista della composizione modale che da quello dei servizi di accessibilità e fruizione delle aree e delle attività nel porto.

II Fase 2023 /2026	Segmento
Infrastrutture	
Nuova Darsena di levante	Merci
Riqualificazione Mergellina e Molosiglio	Nautica
Progettazione Molo San Vincenzo	Passeggeri
Raccordo ferroviario	Merci
Riqualificazione Waterfront -	Territorio
Mobilità sostenibile	
Servizi ferroviari	Merci
Accessibilità autostradale	Merci
Razionalizzazione/semplificazione processi amministrativi e/o operativi	
Rivisitazione settore cantieristico	Cantieristica

Il terzo intervallo temporale - **2026/2030** – corrispondente al lungo periodo è destinato fisiologicamente a contenere eventuali code di attuazione degli obiettivi/progetti ricompresi nei periodi precedenti e connessi ai tempi necessari alla concertazione ed alle attività di competenza di altre istituzioni e soggetti non puntualmente stimabili, ma soprattutto alla realizzazione e messa a regime dei tre obiettivi a più ampio raggio, rappresentati dalla messa a sistema di tutti gli interventi di riqualificazione “urbana” che nel corso del tempo si sono ritenuti opportuni per massimizzare le ricadute positive sul territorio, dall’entrata in vigore del Piano Energetico dell’Autorità Portuale, fondamentale strumento per un’Autorità di Sistema Portuale che si candida come best practice di gestione sostenibile, infine, dal completamento del Piano Regolatore a testimonianza dell’effettiva “ricucitura” del porto con la città di Napoli.

III Fase 2026 /2030	Segmento
Razionalizzazione spazi e immobili	
Progetti di riqualificazione Area Orientale	Territorio
Integrazione processi amministrativi/operativi	
Piano Energetico	Autorità Portuale
Concertazione e pianificazione strategica e controllo	
Completamento Piano Regolatore	Territorio



7 - LINEE DI INDIRIZZO PER UNA GESTIONE, IN AMBITO PORTUALE, DELLE AREE DEMANIALI MARITTIME COERENTE CON LE IPOTESI PROGRAMMATICHE

Come anticipato in premessa, si è cercato nel presente paragrafo di fornire uno strumento operativo per la gestione del demanio marittimo all'interno dell'ambito portuale, andando a disciplinare le attività e le durate delle concessioni per ogni singola funzione o sub-funzione individuata.

A - Funzione passeggeri

A1 – Sub-funzione passeggeri isole minori - area dedicata a strutture di accoglienza e gestione passeggeri diretti alle isole minori. L'area attualmente non si presenta come unico elemento uniforme, ma ricomprende le due aree del Beverello e di Calata Porta di Massa destinate, attualmente, la prima alla movimentazione di passeggeri imbarcanti /sbarcanti da unità veloci la seconda alla movimentazione di passeggeri imbarcanti/sbarcanti da navi traghetto.

La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni induce però ad ipotizzare un futuro ampliamento delle sub-funzioni A1 ed A2 (crociere) che, per effetto di una probabile delocalizzazione dei terminal Ro/Ro oggi presenti tra calata Piliero ed al molo Immacolatella, potranno ricomprendere senza soluzione di continuità tutte le aree oggi destinate a terminal Ro/Ro.

Tale visione futura è confermata dalle ipotesi programmatiche contenute nel POT:

- realizzazione polo museale (Piliero)
- realizzazione nuova stazione marittima del Beverello
- realizzazione filtering line

Pertanto, la gestione delle aree demaniali marittime connessa allo sviluppo di detta sub-funzione dovrebbe essere condizionata da alcuni limiti posti a tutela degli obiettivi futuri:

- nell'area del Beverello fino al 2020 (anno di completamento della infrastruttura stazione marittima) non potranno essere rilasciate nuove concessioni;
- nell'area compresa tra il Piazzale Angioino e il piazzale Immacolatella Vecchia potranno essere rilasciate concessioni che abbiano scadenza entro il 2019 per scopi connessi alle sub-funzioni A1, A2 e A3;

A2 – sub-funzione crociere - area dedicata a strutture di accoglienza e gestione crocieristi. L'area attualmente si presenta come unico elemento uniforme che ricomprende sostanzialmente l'edificio Stazione Marittima e gli ormeggi dal n.5 al n.10.

È altresì dedicata a tale funzione la banchina n.21 del porto sebbene l'ormeggio di navi da crociera a tale banchina sia limitato al solo naviglio programmato.



La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni induce ad ipotizzare un futuro ampliamento della sub-funzione A2 che, per effetto di una probabile delocalizzazione dei terminal Ro/Ro oggi presenti tra calata Piliero e il molo Immacolatella, potrà ricomprendere senza soluzione di continuità le aree di banchina del molo Angioino, calata Piliero, molo Immacolatella e molo Pisacane lato ponente.

Pertanto, la gestione delle aree demaniali connessa allo sviluppo di detta sub-funzione dovrebbe essere condizionata dagli stessi limiti posti previsti per la sub-funzione A1.

Va però precisato che detta area vive, per motivazioni connesse alla stagionalità – aprile/novembre -, di periodi ad altissima intensità produttiva e periodi, seppur brevi, di ridotta attività. Tale condizione potrebbe stimolare in detti periodi di ridotta attività la realizzazione di operazioni di manutenzione programmata e la realizzazione di eventi ed attività capaci di attrarre l'interesse della cittadinanza, allo scopo di rendere, anche nei mesi invernali, le aree demaniali marittime produttive ai fini commerciali, realizzando quell'interesse pubblico all'utilizzo dei beni demaniali che la norma richiede. Dette attività (di intrattenimento, promozione, spettacolo ecc.), capaci di attrarre l'interesse dei cittadini, potranno in tal modo contribuire a creare, nei mesi da fine novembre a marzo, una occasione di interazione con la città e contemporaneamente un utile per l'ente.

A3 – sub-funzione parcheggi - area dedicata a parcheggi auto asserviti all'area monumentale del porto. La sub-funzione parcheggi oggi non si presenta come unico elemento uniforme ma ricomprende alcune aree fra il Beverello e il piazzale Pisacane.

La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni induce ad ipotizzare una razionalizzazione degli spazi immediatamente a ridosso delle tre stazioni marittime (Beverello, Terminal Crociere e Calata Porta di Massa) mediante il riutilizzo delle attuali aree di stoccaggio trailer in concessione a Terminal Traghetti e TTTLine) quali aree di parcheggio di breve e lungo termine.

Pertanto, la gestione delle aree demaniali connessa allo sviluppo di detta sub-funzione dovrebbe essere condizionata dall'ipotesi della futura destinazione dell'area ad attività connesse ai traffici passeggeri. Da ciò ne deriva la necessità di regolamentare in maniera uniforme le aree di sosta ed i servizi resi all'utenza, uniformando le modalità di accesso all'area parcheggio, le modalità di pagamento, la promozione dell'offerta, la differenziazione dell'offerta in aree di sosta di lungo e breve periodo ecc.. Tali condizioni sono realizzabili tramite procedure di selezione pubblica che prendano spunto da un progetto dell'ente che tenga conto delle esigenze dei terminal passeggeri e delle attività presenti nell'area. Esigenze la cui rappresentazione deve essere rivolta esclusivamente alle modalità di accesso dell'utenza alle infrastrutture passeggeri, ai tempi di permanenza nelle aree di sosta diversificandole a seconda dei tempi di fruizione, delle modalità di pagamento dei servizi resi, dell'uniformità delle indicazioni rese con messaggi variabili ed in



genere di tutto ciò che può essere necessario per strutturare un servizio uniforme e coerente con le esigenze dell'utenza.

La gestione delle aree di parcheggio auto non rappresenta attività che in genere richiede grandi investimenti infrastrutturali o la predisposizione di attrezzature di difficile rimozione. Al tempo stesso, dette attività sono caratterizzate da una buona redditività e dall'impiego di moderna tecnologia gestionale (software aggiornati per l'accesso alle aree di parcheggio, info su disponibilità, ticket on web ed hardware d'avanguardia). L'ipotesi di gestione delle aree demaniali relative alla sub-funzione parcheggi dovrebbe, pertanto, tener conto di un utilizzo delle aree pubbliche per tali scopi limitato al quadriennio. Ciò consentirebbe l'attivazione di procedure quadriennali per la gestione del servizio e di conseguenza un aggiornamento delle strutture e dell'organizzazione necessarie alla fornitura del servizio.

A4 – sub-funzione Ro/Ro - area dedicata al traffico Ro/Ro. La sub-funzione Ro/Ro oggi si presenta, di fatto, benché distinta in due concessioni di terminal, come unico elemento uniforme che ricomprende le aree fra calata Piliero (concessione GNV), quelle del molo Immacolatella (concessione Terminal Traghetti Napoli) e del molo Pisacane banchina 21/22 (concessione in corso di affidamento per traffico Ro/Ro).

La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni induce ad ipotizzare un trasferimento di tutta la funzione Ro/Ro verso le aree di levante del porto che verranno ad essere liberate per effetto della realizzazione della nuova darsena di Levante e conseguente spostamento del terminal Containers.

Tale modifica sostanziale della infrastruttura portuale induce a ritenere non praticabile il rilascio di nuove concessioni per funzioni diverse da quelle connesse al traffico passeggeri e crocieristi (escluso Ro/Ro) in un orizzonte temporale superiore a dieci anni.

L'eventuale individuazione del soggetto che, in concessione, dovrà esercitare le attività di cui sopra dovrà necessariamente tener conto di una serie di elementi di selezione che definiscano l'ammontare e la qualità degli investimenti da sostenere, il traffico che si intende generare e le previsioni in termini di sviluppo occupazionale in un arco temporale non superiore a dieci anni.

A5 – sub-funzione grandi yacht - area dedicata all'ormeggio di grandi yacht. La sub-funzione grandi yacht oggi non è presente nel porto di Napoli, ma uno sviluppo delle attività sul Molo San Vincenzo, ipotizzabile nei prossimi anni con l'acquisizione di una migliore accessibilità in quelle aree per effetto di stipulandi accordi con la Difesa, consentirà la attivazione di procedure dirette a indurre investimenti finalizzati a creare attività connesse all'ormeggio di grandi Yacht e alla fruizione delle aree pubbliche da parte della cittadinanza.

L'individuazione del soggetto che, in concessione, dovrà esercitare le attività di ormeggio e fornitura di servizi a grandi yacht dovrà necessariamente tener conto di una serie di elementi di selezione che definiscano l'ammontare e la qualità degli investimenti da sostenere, il traffico che si



intende generare, le previsioni in termini di sviluppo occupazionale, ed i servizi alla cittadinanza che ci si propone di rendere per effetto dell'attrattività che l'attività in parola riesce a realizzare.

Le aree poste in radice del molo San Vincenzo, oggi in consegna alla Marina Militare, in una ipotesi di futura riconsegna alla AdSP potranno essere utilizzate, con gli opportuni investimenti a seguito di una pianificazione di dettaglio, a fini commerciali connessi alla fruizione da parte dei cittadini di tutte le aree del predetto molo e del complesso immobiliare presente in radice.

B - Funzione mista

Le aree individuate a funzione mista sono caratterizzate da elementi di discontinuità geografica poiché le aree di detta funzione insistono in zone differenti del porto e dalla disomogeneità delle attività svolte. Nelle aree della funzione mista oggi son presenti perlopiù attività del settore terziario (uffici ed attività commerciali), officine meccaniche/navali (che in futuro sarebbe auspicabile di concentrare nell'area cantieristica C), uffici pubblici.

Ebbene al solo scopo di fotografare la situazione attuale, in modo tale da avere elementi per elaborare uno strumento di lavoro che orienti le scelte dell'ente al raggiungimento di una nuova configurazione del porto, sono definite le aree connesse alla funzione che di seguito indicate

B1 – sub-funzione merci varie - è un'area con connotazione prevalentemente commerciale nel settore delle merci varie (granaglie, aree di sosta trailers, ferro ecc). L'area attualmente non si presenta come unico elemento uniforme ma ricomprende alcune aree di Calata Porta di Massa destinate attualmente alla sosta di trailers destinati all'imbarco/sbarco l'altra alla movimentazione di granaglie (calata Villa del Popolo).

La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni induce però ad ipotizzare una razionalizzazione di detta sub-funzione ricomprendendola pienamente nella funzione commerciale sebbene geograficamente separate. Infatti, con la delocalizzazione del traffico Ro/Ro verso le aree di levante si libereranno gli spazi sosta trailers oggi presenti a Calata porta di Massa a beneficio della funzione passeggeri su funzione parcheggi. Rimarrebbe, dell'attuale funzione mista solo i silos di granaglie in calata villa del popolo e le aree e le aree poste lungo la banchina di levante del molo Pisacane fino alla testata lato levante del predetto molo da ricomprendere nell'area commerciale in quanto destinata allo stoccaggio di merce varia.

B2 – sub-funzione servizi tecnici

Nell'ambito di tale sub-funzione le aree non si presentano come un unico elemento uniforme e contiguo ma le attività che ad essa si riconducono sono presenti in varie aree, sedi delle attività istituzionali preposte al funzionamento e controllo delle attività portuali. Va precisato però che l'ormeggio dei mezzi nautici di servizio quali rimorchiatori pontoni e bettoline destinate al bunkeraggio trovano la loro collocazione attualmente presso la banchina di Calata Villa del Popolo



a ponente del pontile dei Silos, ormeggio n.26 e degli ormeggi posti lungo il molo Pisacane lato Levante, ormeggi n.24 e n.25. Sebbene tale condizione soddisfi al momento l'esigenza di collocare in un unico punto parte dei mezzi nautici dedicati ai servizi è ipotizzabile nel futuro la realizzazione di una darsena a loro dedicata nelle aree di espansione di levante.

B3 – sub-funzione aree parcheggi di preimbarco/ uffici e officine – detta sub-funzione abbastanza concentrata nell'area di calata Porta di Massa. La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni induce ad ipotizzare una razionalizzazione delle aree che preveda una concentrazione delle officine navali ed in genere delle attività legate al ciclo produttivo delle riparazioni e trasformazioni navali nell'area funzione C (cantieristica). Anche l'area parcheggi di preimbarco Ro/Ro è destinata ad essere trasferita nelle aree di levante che saranno destinate al traffico Ro/Ro.

Tale sub-funzione B3 dovrà subire nei prossimi anni una profonda trasformazione in quanto le aree della Calata porta di Massa saranno destinate all'accoglienza dei passeggeri ed a fungere da filtro con la città.

L'ipotesi di gestione delle aree demaniali relative a detta sub-funzione dovrebbe essere limitata al quadriennio, con scadenza entro il 2022. Ciò a beneficio di un corretto sviluppo della funzione A.

B4 – sub-funzione attività connesse alla logistica, alla produzione/assemblamento di semilavorati di grande volumetria ed al settore terziario. Tale funzione si concretizzerà a seguito della realizzazione di una nuova colmata oggi in fase di progettazione a levante del nuovo Terminal contenitori. Detta area verrà destinata ad accogliere centri direzionali, attività logistiche connesse al ciclo produttivo delle imprese operanti in porto, nonché ad attività manifatturiera finalizzata ai project cargo.

C - Funzione cantieristica

Le aree individuate a funzione cantieristica sono caratterizzate prevalentemente da elementi di continuità geografica poiché le aree di detta funzione insistono in un'ampia zona che va dal molo Carmine lato ponente al pontile Vittorio Emanuele lato ponente e da una ampia zona dove insistono officine navali posta alla calata Villa del Popolo. Attività connesse a tale funzione oggi le si ritrovano anche presso calata Pollena, dove permane una attività di cantieristica navale già parzialmente delocalizzata al molo Carmine ponente e alcune officine navali presenti al Piliero ed a Calata porta di Massa.

Relativamente a tale funzione occorre evidenziare che in essa sostanzialmente coesistono due sub-funzioni/aree.

C1 – sub-funzione cantieri di trasformazione e riparazione navale – tali attività sono caratterizzate dalla disponibilità concessoria di banchine e infrastrutture portuali (bacini in muratura/galleggianti



e piazzali) e dall'esecuzione di attività proprie di un general contractor nel settore delle riparazioni e trasformazioni navali.

C2 – sub-funzione officine navali – tali attività non sono caratterizzate dalla disponibilità di aree di banchina né di infrastrutture portuali dedicate alle trasformazioni navali, ma solo da locali adibiti ad uso officine che generalmente esercitano le loro attività in funzione di subcontractor nel settore delle trasformazioni e grandi riparazioni navali.

La sub-funzione C2 è altresì caratterizzata da una grande frammentazione di piccole officine e depositi perlopiù concentrati lungo il molo Carmine. Nel piano degli abbattimenti dei manufatti è prevista una razionalizzazione degli spazi lungo il molo Carmine allo scopo di consentire, per il futuro, facilità di accesso alle aree di banchina, la possibilità di poter depositare materiali destinati alle riparazioni e di poter attrezzare cantieri temporanei connessi alla tipologia di lavoro da effettuare presso le banchine del molo Carmine di levante (destinate a demolitori e riparatori navali). L'ipotesi di gestione delle aree demaniali relative a detta sub-funzione dovrebbe essere limitata al quadriennio e dovrebbe essere coerente con il piano degli abbattimenti.

D – Funzione Contenitori

Tale funzione racchiude tutte le attività connesse alla movimentazione e stoccaggio di contenitori. La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni prevede uno spostamento verso levante dell'area portuale delle attività connesse alla funzione contenitori con la realizzazione della nuova darsena di levante e dei raccordi stradali e ferroviarie che saranno realizzati per sviluppare tutte le attività connesse alla funzione nelle aree di levante del porto.

E – Funzione commerciale - Multipurpose

Tale funzione racchiude tutte le attività connesse alla movimentazione e stoccaggio di merce varia anche unitizzata inclusi i prodotti liquidi alla rinfusa non infiammabili. La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni non prevede ipotesi evolutive relativamente a tale funzione le cui attività potranno beneficiare però della disponibilità di nuove aree quali ad esempio quelle dell'attuale piazzale ferroviario quando saranno completate le opere infrastrutturali previste nell'area di levante del porto.

F – Funzione rinfuse liquide

Tale funzione racchiude tutte le attività connesse alla movimentazione di prodotti liquidi e gassosi infiammabili. La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni non prevede ipotesi evolutive relativamente a tale funzione.

G – Funzione industriale

Tale funzione racchiude sostanzialmente solo le attività relative alla presenza della centrale termoelettrica a ciclo combinato. La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni non prevede ipotesi evolutive relativamente a tale funzione.



L – Funzione intermodalità ferroviaria

Tale funzione attualmente già esistente presso il fascio di binari di S. Erasmo verrà ulteriormente potenziata con la realizzazione di un nuovo terminal ferroviario nell'area di San Giovanni, oggi in fase di progettazione. Nel corso degli ulteriori approfondimenti progettuali verranno valutati gli impatti delle nuove infrastrutture nonché le analisi di sicurezza in relazione alle attigue attività a rischio di incidente rilevante

8 - DOCUMENTAZIONE ALLEGATA

Allegati Grafici:

1. Tavola MP01 - ASSETTO DEGLI SPAZI PORTUALI STATO ATTUALE
2. Tavola MP02 - ASSETTO DEGLI SPAZI PORTUALI LINEE DI INDIRIZZO AL 2030
3. Tavola MP03 – DEMOLIZIONI

9 - NOTA SULLA REVISIONE DEL DOCUMENTO

Il presente documento è una versione aggiornata del Masterplan presentato al tavolo di Partenariato nella seduta del 20.12.2017 sulla scorta dei contributi pervenuti in forma scritta dai componenti del tavolo.

In particolare sono state recepite alcune osservazioni volte a segnalare la necessità di esplicitare con maggiore chiarezza l'attribuzione di alcune funzioni non chiaramente segnalate.

Nello specifico si è ritenuto opportuno chiarire le previsioni di ormeggio dei mezzi di servizio (rimorchiatori, bunkeraggio, etc.), confermando per il momento la loro attuale ubicazione ed in prospettiva la loro delocalizzazione nelle aree di sviluppo a levante.

Sono state inoltre meglio esplicitate le attività relative alla funzione commerciale "E", includendo i prodotti liquidi alla rinfusa non infiammabili nonché le merci unitizzate.

In relazione alla conferma del mantenimento della darsena Petroli si è ulteriormente specificato che oltre alla previsione di uno stoccaggio di GNL si conferma la movimentazione degli attuali prodotti petroliferi sia liquidi che gassosi.

Quanto alle progettualità relative ai collegamenti stradali e ferroviari si è chiarito che i nuovi scenari ipotizzati non mettono in discussione quanto già approvato con il Grande Progetto finanziato con il POR FESR 2014-2020 e che nei successivi approfondimenti progettuali si valuteranno, come di prassi, gli impatti delle nuove infrastrutture nonché le analisi di sicurezza in relazione alle attigue attività a rischio di incidente rilevante.

Infine, come specificato in premessa, nei richiami al DPSS, sarà in quell'ambito che, in coerenza con le linee guida emanate dal Ministero dei Trasporti, verranno svolti tutti gli approfondimenti, gli studi e le analisi sui fabbisogni di mercato.