



Piano Operativo 2020-2022

INDICE

1. PREMESSA	4
2. L'ANDAMENTO DELLA DOMANDA NEI PORTI DELLA CAMPANIA	9
3. UN AGGIORNAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI.....	16
4. GLI OBIETTIVI DI BREVE E MEDIO TERMINE DEI PORTI DELL'ADSP DEL MAR TIRRENO CENTRALE	20
5. STRUMENTI PIANIFICATORI DEL PORTO DI NAPOLI	27
5.1 Il Piano Regolatore Portuale Vigente.....	27
5.2 Varianti al PRP del 1958	28
5.3 Nuovi PRP redatti in base all'art.5 della Legge n.84/1994.....	29
5.4 Accordi di Programma ed Adeguamenti Tecnici Funzionali più recenti	30
5.5 Masterplan del porto di Napoli	30
5.5.1 <i>Suddivisione delle attività portuali nello scenario attuale.....</i>	<i>32</i>
5.5.2 <i>Criticità nello scenario attuale.....</i>	<i>35</i>
5.5.3 <i>Linee di indirizzo nello scenario al 2030</i>	<i>37</i>
5.5.4 <i>Note e tempistica per l'attuazione dello scenario al 2030</i>	<i>40</i>
5.5.5 <i>Linee di indirizzo per una gestione, in ambito portuale, delle aree demaniali marittime coerente con le ipotesi programmatiche</i>	<i>44</i>
5.5.6 <i>Grafici.....</i>	<i>54</i>
6. STRUMENTI PIANIFICATORI DEL PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA	56
6.1 Il Piano Regolatore Portuale Vigente.....	56
6.2 Masterplan del Porto di Castellammare di Stabia	57
6.2.1 <i>Suddivisione attività portuali nello scenario attuale</i>	<i>59</i>
6.2.2 <i>Criticità nello scenario attuale.....</i>	<i>60</i>
6.2.3 <i>Linee di indirizzo nello scenario al 2030.....</i>	<i>61</i>
6.2.4 <i>Grafici.....</i>	<i>63</i>
7. STUDI ESEGUITI PER LE SCELTE PIANIFICATORIE	64
8. STRUMENTI PIANIFICATORI DEL PORTO DI SALERNO	66
8.1 Suddivisione delle attività portuali nello scenario attuale	68
8.2 Criticità nello scenario attuale.....	71

8.3	Linee di indirizzo nello scenario al 2030	71
8.4	Note e tempistica per l’attuazione dello scenario al 2030.....	74
8.5	Linee di indirizzo per una gestione, in ambito portuale, delle aree demaniali marittime coerente con le ipotesi programmatiche.....	76
8.6	Documentazione Allegata	83
8.7	Il MasterPlan dello “Stato Attuale” e di “Progetto” (Piano di Zonizzazione) del Porto Masuccio Salernitano.....	84
9.	GLI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE NEI PORTI DELL’ADSP.....	87
9.1	Il Porto di Napoli	87
9.1.1	<i>Gli interventi infrastrutturali già finanziati e programmati.....</i>	<i>87</i>
9.1.2	<i>Gli interventi infrastrutturali da promuovere e concretizzare.</i>	<i>90</i>
9.1.3	<i>Gli escavi e le casse di colmata.....</i>	<i>98</i>
9.1.4	<i>Il potenziamento ed adeguamento della rete stradale e ferroviaria. .</i>	<i>101</i>
9.1.5	<i>Il potenziamento delle opere di difesa foranea.</i>	<i>104</i>
9.1.6	<i>La previsione di porti turistici e di assetto della fascia costiera nella circoscrizione del porto di Napoli.....</i>	<i>106</i>
9.2	Il porto di Salerno	111
9.2.1	<i>Interventi infrastrutturali già finanziati e avviati.....</i>	<i>111</i>
9.2.2	<i>Interventi da iniziare per i quali si dispone già della progettazione esecutiva</i>	<i>126</i>
9.2.3	<i>Interventi da avviare ex novo per i quali non è stata ancora acquisita la progettazione esecutiva</i>	<i>128</i>
9.2.4	<i>La previsione di porti turistici e di assetto della fascia costiera nella circoscrizione del porto di Salerno</i>	<i>133</i>
9.3	Allegati	133

1. PREMESSA

Il Piano operativo 2020-2022 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è un atto che, a conclusione dell’arco di mandato del Comitato di Gestione (2017-2020), delinea - in continuità con quanto realizzato - alcune direttrici di intervento per il triennio a venire, individuando e focalizzando lo scenario delle azioni realizzabili entro il periodo di riferimento del piano stesso, soprattutto per portare a compimento gli interventi già pianificati.

La revisione del Piano Operativo Triennale si muove in un solco di continuità, facendo sintesi di quanto realizzato, sempre entro una logica di stretta collaborazione con le istituzioni nazionali e territoriali. Il coordinamento tra soggetti ed amministrazioni che svolgono ruoli essenziali nella pianificazione ha caratterizzato il mandato svolto e resta un punto qualificante dell’operato dell’AdSP.

Esistono infatti campi di azione che rientrano esclusivamente nella sfera di responsabilità della Autorità di Sistema Portuale, come gli interventi di miglioramento e riorganizzazione di funzioni portuali, che investono processi che non si realizzano nel breve periodo, ma che richiedono lavoro di programmazione e fasi intermedie di realizzazione.

Esistono poi terreni di confronto e di condivisione con le altre istituzioni, che sono indispensabili quando si pone mano alla pianificazione di interventi quali ad esempio il waterfront, vale a dire quella delicata cerniera tra porto e territorio urbano, su cui si deve lavorare di stretta intesa con le amministrazioni comunali e regionale, avendo a metro di misura non solo la migliore organizzazione delle funzioni portuali ma anche la sensibilità dei territori ed il rapporto con la comunità dei cittadini. Questo vale per i waterfront di tutti i porti dell’Autorità di Sistema, che richiedono interventi di riorganizzazione, miglioramento funzionale, maggiore integrazione con il tessuto cittadino.

Esistono infine aree di responsabilità che riguardano i soggetti istituzionali chiamati a compiere scelte che poi si riverberano sulla organizzazione funzionale delle realtà portuali. Pensiamo alla delocalizzazione della Darsena Petroli del Porto di Napoli, che rientra nella sfera delle decisioni di Regione Campania e Comune di Napoli, oppure alla volontà di aprire il Molo S. Vincenzo alla cittadinanza, che richiede un dialogo tra le amministrazioni territoriali, il Ministero della Difesa e la Marina Militare.

Nel caso del Porto di Salerno la cooperazione con la città diviene indispensabile per la individuazione di un’area retroportuale per il traffico commerciale e per la

realizzazione di una struttura multipiano per il traffico delle auto: entrambe queste misure servono a rendere maggiormente funzionale l'organizzazione delle aree a terra, che costituiscono un collo di bottiglia per il futuro sviluppo del Porto.

L'adeguamento infrastrutturale ha costituito un obiettivo primario dell'Autorità, per assicurare agli operatori certezze nell'adeguatezza dei porti campani per la ricezione delle navi, coerentemente con la domanda del mercato. Su questo fronte si sono ottenuti primi risultati tangibili misurati anche dall'incremento dell'andamento dei traffici, almeno fino a poco prima del blocco dovuto alla pandemia.

Tali interventi, indispensabili per il miglioramento della competitività, rientrano in una cornice di carattere strategico, che riguarda un orizzonte temporale più lungo, necessario per creare quel respiro indispensabile ad inquadrarli all'interno di una visione coerente con una evoluzione concorrenziale del sistema portuale campano nello scenario della logistica nazionale, europea ed internazionale.

In breve, per punti, si riassumono le questioni prioritarie sulle quali si è concentrato e si continuerà a concentrare l'impegno dell'AdSP:

Dragaggi nei porti di Napoli e Salerno: si tratta di interventi strategici per assicurare quella competitività che serve al sistema portuale campano, consentendo al naviglio di dimensione medio-grande di scalare i due principali porti della Campania. Il dragaggio per il porto di Napoli è stato realizzato, sia pure tra molte difficoltà burocratiche, ed è previsto il suo completamento a dicembre 2020. Nella seconda fase del dragaggio di Napoli si dovranno effettuare infine anche gli interventi di escavo sotto banchina.

Nel porto di Salerno è stata completata la prima fase, con la quale sono stati già dragati circa 1.400.000 mc di sedimenti, mentre la seconda fase si concluderà entro la primavera del 2021.

Sviluppo ad oriente del porto di Napoli: il completamento dei lavori della Darsena di Levante che è in corso di tombamento con il dragaggio, e che sarà operativa entro i prossimi 5 anni, doterà il porto di Napoli di una infrastruttura che - con una lunghezza di 640 metri – non sarà sufficiente per poter accogliere almeno tre navi portacontainer. Il suo ampliamento con estensione fino a un chilometro fa parte di un progetto sviluppato in questi anni con il Dipartimento di Architettura della Università Federico II, che integra le azioni di potenziamento della infrastruttura con un intervento di riqualificazione dell'agglomerato urbano di S. Giovanni che prevede la costruzione di una piazza a mare e una passeggiata fino a Pietrarsa. Nel mese di ottobre 2020 è stata avviata la fase iniziale per l'affidamento del *progetto di fattibilità tecnica-economica dell'ampliamento della banchina di levante del Porto di Napoli mediante cassa di*

colmata ed indagini propedeutiche, finanziato con fondi di cui all'articolo 202, comma 1, lettera a), del Codice dei contratti pubblici approvato con decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e s.m.i., assegnati all'AdSP con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 171 del 10.05.2019 e n. 594 del 23.12.2019.

Progetto di Waterfront per il porto di Napoli:

Già da diversi anni, l'AdSP ha ritenuto indispensabile avviare un processo di riorganizzazione dell'intera area monumentale del porto di Napoli prevalentemente destinata al traffico crocieristico nazionale ed internazionale, al traffico cabotiero ed a quello passeggeri di collegamento con le isole del golfo di Napoli. Tale area, tipicamente e storicamente legata a quella di Piazza Municipio, del Maschio Angioino e del suo affaccio verso il mare, rappresenta un elemento fondamentale ed ideale di connessione tra la città storica ed il mare.

Il progetto complessivo di riqualificazione del "Waterfront" (area compresa tra la Darsena Acton e l'Immacolatella Vecchia), elaborato dal raggruppamento vincitore del concorso di progettazione del 2004, è stato sottoposto negli ultimi anni ad un riesame complessivo con una valutazione circa la sostenibilità e la cantierabilità dell'intero intervento in rapporto alla coerenza con gli strumenti di pianificazione, alla fattibilità economico finanziaria nonché all'effettiva cantierabilità delle opere in relazione al mantenimento della funzionalità degli scali durante la realizzazione dei lavori.

A tal fine, si è ritenuto opportuno, suddividere il progetto in 3 successive fasi realizzative, indipendenti tra loro, fermo restando l'unitarietà dell'intero progetto, ovvero:

- **Nuovo Terminal passeggeri alla Calata Beverello:** è stato ritenuto, per la dimensione dei traffici coinvolti, intervento prioritario dall'AdSP rispetto agli altri items progettuali con l'avvio dei lavori di realizzazione del terminal;
- Progettazione della **riqualificazione Calata Piliero:** si tratta di un intervento per stralci funzionali con la realizzazione del Museo del Mare e della Migrazione nell'edificio degli ex Magazzini Generali, la costruzione della nuova sede della Università Parthenope, la filtering line tra porto e città, con una passeggiata pedonale.
- **Rifunionalizzazione di Molo S. Vincenzo per le attività di mega yacht e giga yacht e apertura del Molo S. Vincenzo ai cittadini:** il Molo si allunga per due chilometri dalla Darsena Acton e la statua di S. Gennaro che accoglie le navi dirette al Beverello. In questi anni sono state realizzate prime opere di ripavimentazione della passeggiata fino al Piazzale sottostante il Faro e la

creazione di un imbarcadero per consentire l'accesso via mare alla passeggiata. Si infatti tratta di una fantastica passeggiata che va restituita alla fruibilità dei cittadini. Intorno a questo obiettivo si sono sviluppate progettualità che non sono ancora giunte ad un livello di fattibilità tecnica ed economica. Sono stati effettuati eventi con associazioni di cittadinanza attiva che hanno manifestato l'interesse alla apertura alla cittadinanza di questa parte del porto. Per il raggiungimento l'obiettivo è in corso di individuazione una soluzione con la Marina militare attraverso un meccanismo di collaborazione istituzionale.

Sviluppo della cantieristica: la ripresa delle attività di riparazione navale nel porto di Napoli e soprattutto il rilancio della costruzione navale nella fabbrica di Fincantieri nel porto di Castellammare sono strategiche per il futuro dell'industria marittima nel territorio. Per la messa in sicurezza del Porto di Castellammare di Stabia sono stati stanziati sul Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 e successivi Addendum €35.000.000,00 (Delibera CIPE n. 47/2019 GURI n. 268 del 15/11/2019).

L'intervento di messa in sicurezza dell'area portuale di Castellammare di Stabia comprende un insieme di interventi di adeguamento e messa in sicurezza dell'attuale sistema di varo del cantiere per la costruzione navale, il cui impianto industriale rappresenta caratteristiche inadeguate alle caratteristiche profondamente differenti della domanda.

Scopo dell'intervento è assicurare il mantenimento e lo sviluppo dell'economia marittima stabiese che - attorno al sistema portuale - può generare il fattore di traino necessario per invertire gli indicatori di elevata disoccupazione, rarefazione delle attività industriali, stagnazione del sistema economico, assicurando la presenza contestuale di tutti i segmenti di mercato dell'economia portuale di Castellammare (industriale, turistico e diportistico), per identificare una prospettiva che salvaguardi le compatibilità in termini di sicurezza e nello stesso tempo consenta la disponibilità di quegli asset funzionali alla equilibrata gestione dei settori di attività portuale. L'intervento complessivo sarà cofinanziato con fondi privati, per un importo totale di € 75.000.000,00.

Zona economica speciale: la realizzazione delle ZES sta segnando alcuni passi di arresto da quando con l'introduzione di alcune modifiche normative non si è poi dato seguito all'attuazione di tali misure condizionando di fatto l'operatività di questo importante strumento.

Completamento della Galleria Porta Ovest a Salerno: si tratta di una opera fondamentale per connettere direttamente il porto alla rete autostradale, evitando il

congestionamento rispetto al sistema urbano e favorendo una migliore fluidità delle connessioni tra porto e territorio.

Allargamento imboccatura nel porto di Salerno attraverso l'adeguamento del molo di sopraflutto: si tratta di un intervento complementare rispetto al dragaggio, per consentire l'ingresso di navi di lunghezza maggiore rispetto all'attuale configurazione infrastrutturale.

2. L'ANDAMENTO DELLA DOMANDA NEI PORTI DELLA CAMPANIA

L'evoluzione del traffico nel triennio 2017-2019

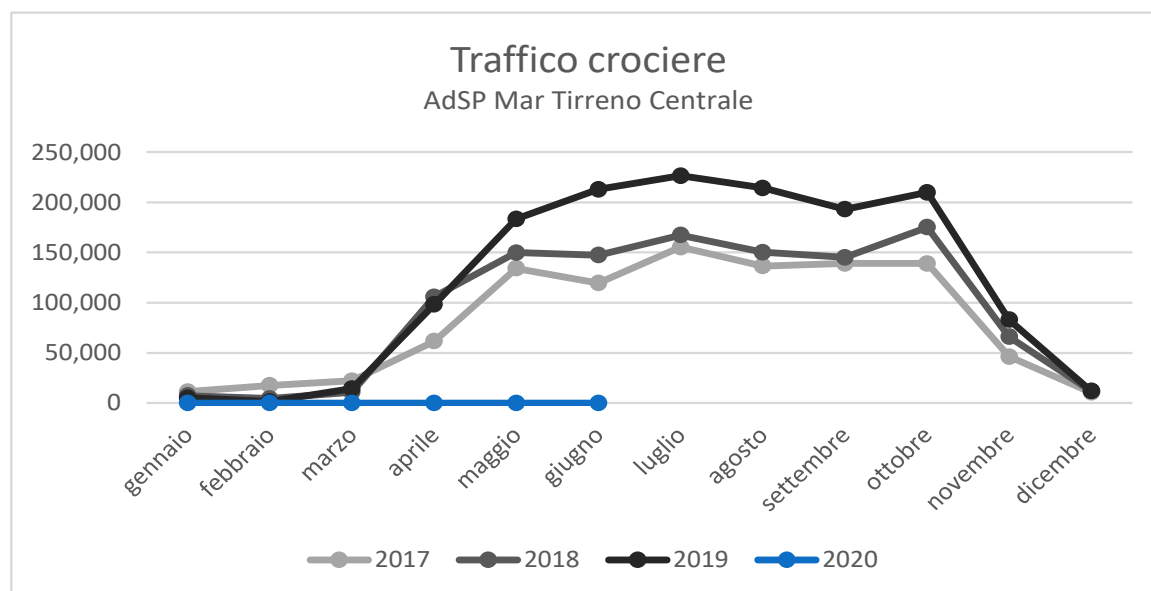
Nel triennio 2017-2019 i porti della Campania presenti nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) hanno registrato una costante crescita dei traffici, particolarmente sensibile da un lato nel segmento delle crociere per il traffico passeggeri e dall'altro nel settore dei container per il traffico commerciale.

I passeggeri delle crociere, nel periodo considerato, sono aumentati da 993mila nel 2017 a 1 milione 454mila nel 2019, con un incremento pari al 46,4%. Nel grafico seguente viene rappresentato il flusso mensile dei dati del traffico crocieristico, che mette in evidenza sia la robusta crescita del 2019 rispetto agli anni precedenti, sia la battuta d'arresto registrata nel primo semestre del 2020, per effetto del blocco totale del traffico determinato dal lock down (cfr. Grafico 1).

Su questo punto torneremo a ragionare successivamente. Vale la pena comunque di sottolineare che la programmazione degli approdi crocieristici per il 2020, se non fosse stata del tutto cancellata dalla pandemia, avrebbe fatto registrare un ulteriore, robusto, incremento del numero di passeggeri per i porti di Napoli e Salerno.

Grafico 1

Evoluzione triennale del traffico crocieristico (numero passeggeri)

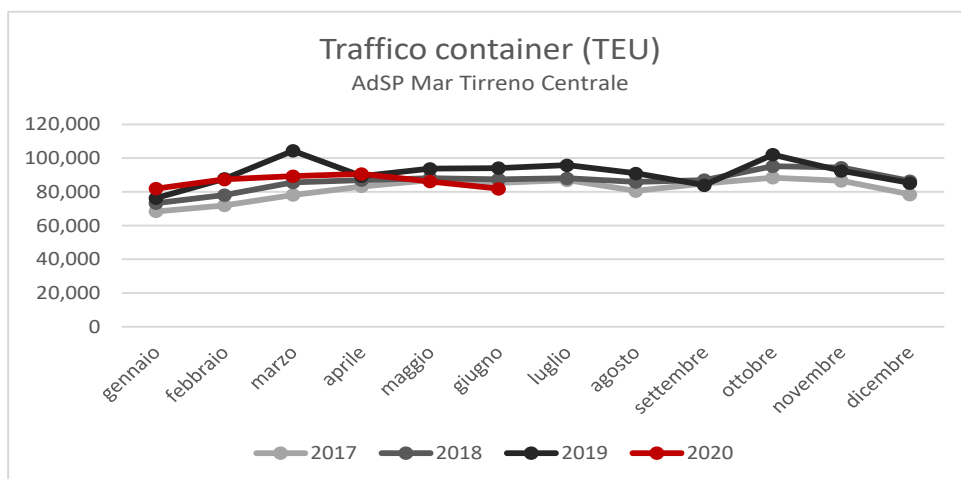


Nello stesso triennio preso a riferimento (2017-2019), è cresciuto, nei porti di Napoli e di Salerno, anche il traffico dei contenitori, sia pure con un incremento percentuale meno robusto rispetto alla dinamica che è stata messa in evidenza per il settore delle crociere. Nel traffico dei contenitori si è passati da 964.562 teu nel 2017 a 1 milione

095mila nel 2019, con una crescita nel corso del triennio pari al 13,6%.

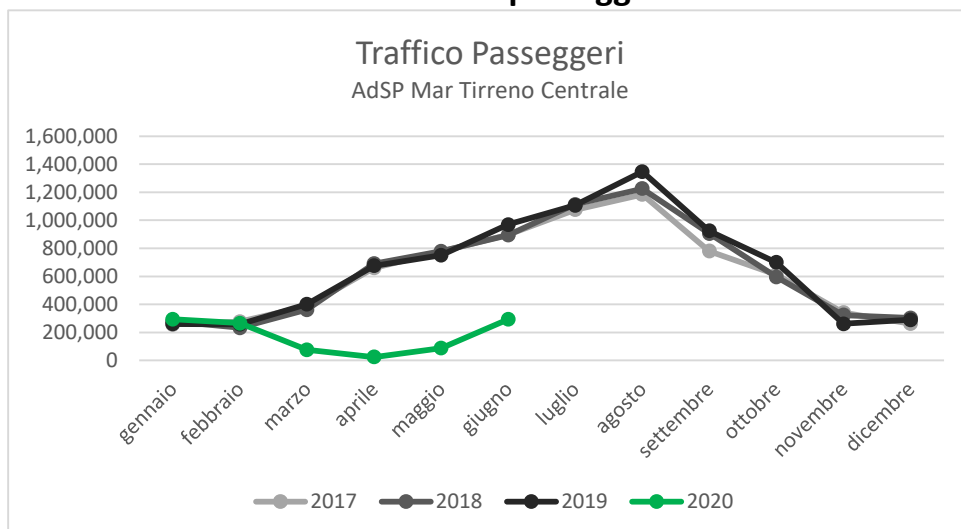
Nel seguente Grafico 2 viene messa in evidenza la dinamica di andamento mensile nell'arco del periodo considerato. In due mesi del 2019 (marzo ed ottobre) viene superato il numero di 100.000 teus movimentate.

Grafico 2
Evoluzione triennale del traffico container (dati in Teus)



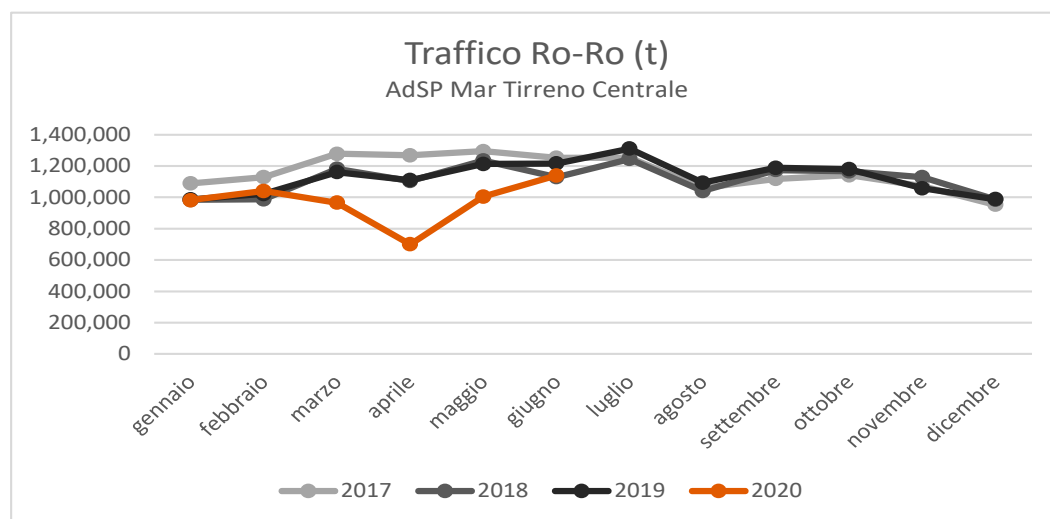
Negli altri segmenti di traffico si registrano, nel triennio preso in considerazione, dinamiche differenti tra i porti del sistema campano. Nel traffico passeggeri, mentre si registra una sostanziale stabilità dei passeggeri nel traffico di corto raggio per le Isole del Golfo nel porto di Napoli, i porti di Salerno e di Castellammare di Stabia fanno segnare una significativa crescita, sia pure partendo da una base iniziale ovviamente inferiore. In particolare, nel porto di Salerno aumentano del 14,4%, nell'arco del triennio, i passeggeri locali e dell'84,5% i passeggeri non locali.

Grafico 3
Evoluzione triennale del traffico passeggeri



Nel settore delle autostrade del mare, che costituisce una delle aree più interessanti per assicurare connettività lungo le dorsali principali del traffico commerciale, si registra complessivamente nei porti campani un aumento del traffico Ro-Ro nell'arco del triennio pari al 7,8% (cfr. Grafico 4), che però risulta dalla sommatoria di dinamiche differenti all'intero del sistema portuale. Mentre il porto di Salerno ha registrato nel triennio 2017-2019 una robusta crescita, pari al 24,4%, il porto di Napoli ha fatto segnare in questo segmento una riduzione dei volumi pari al 7,1%.

Grafico 4
Evoluzione triennale del traffico Ro-Ro



La frattura determinata dalla pandemia

La pandemia interviene sulla evoluzione del traffico sinora descritta nel triennio 2017-2019 nei porti campani determinando una drastica discontinuità, che non si distribuisce tuttavia in modo omogeneo nei diversi segmenti di mercato. I primi due mesi del 2020, quando ancora la pandemia non ha fatto sentire suoi effetti sulle dinamiche economiche, i traffici, sia per la componente passeggeri sia per quella cargo, continuano a registrare una crescita dei volumi.

Sopraggiunge poi la fase del lock down, iniziata nella seconda settimana di marzo e durata sostanzialmente sino al mese di maggio. Le attività portuali non si interrompono, per garantire la continuità dei collegamenti e agli approvvigionamenti dei beni indispensabili. I volumi di traffico subiscono una inversione di segno, particolarmente sensibile nel settore passeggeri.

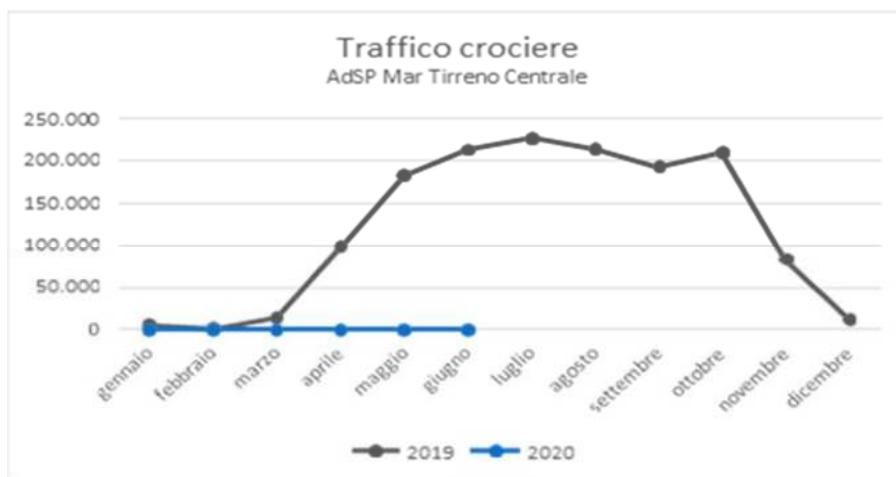
Le crociere si sono bloccate completamente, sino a tutto il mese di luglio 2020 (cfr. Grafico 5). A partire da metà agosto, con protocolli molto severi, MSC Crociere ha riavviato un servizio che tocca anche il porto di Napoli, ed una analoga iniziativa sarà avviata da Costa Crociere nel corso del mese di settembre.

Saranno comunque necessarie azioni mirate di marketing, passata l'emergenza, per poter generare una ripresa significativa del settore. La memoria degli eventi che hanno caratterizzato l'emergenza sanitaria a bordo di diverse navi da crociera potrebbe determinare un impatto psicologico non di breve periodo.

Il 2021 sarà con ogni probabilità un anno di transizione, che non consentirà il ritorno lungo il sentiero della crescita fatta segnare dal traffico crocieristico nel triennio 2017-2019. Per tornare sui livelli raggiunti nel 2019 sarà determinante una ripresa dei flussi turistici internazionali, che costituiscono parte sostanziale della domanda per il mercato crocieristico nel Mediterraneo occidentale.

Grafico 5

Andamento mensile 2019-2020 del traffico crocieristico nei porti di Napoli e Salerno



Nel traffico passeggeri di corto raggio (cfr. il Grafico 6), il drastico rallentamento dei volumi è stato strettamente correlato con l'emergenza e con la stretta decisa sulla mobilità dei cittadini necessaria per generare il distanziamento sociale e bloccare la diffusione della pandemia.

Anche il parziale allentamento delle regole, come ad esempio la ripresa dei flussi interregionali di passeggeri a decorrere dal 3 giugno 2020, è avvenuta mantenendo in campo le necessarie misure di controllo.

Possiamo sostanzialmente distinguere per questo segmenti di traffico due differenti fasi: il pieno lock down, nel quale hanno viaggiato solo i soggetti autorizzati per pendolarismo obbligato, e la successiva ripresa nei mesi estivi, determinata solo dai turisti locali e nazionali, mentre la componente internazionale è stata sostanzialmente assente.

La conseguenza, nella seconda fase, si è tradotta in una concentrazione dei flussi di

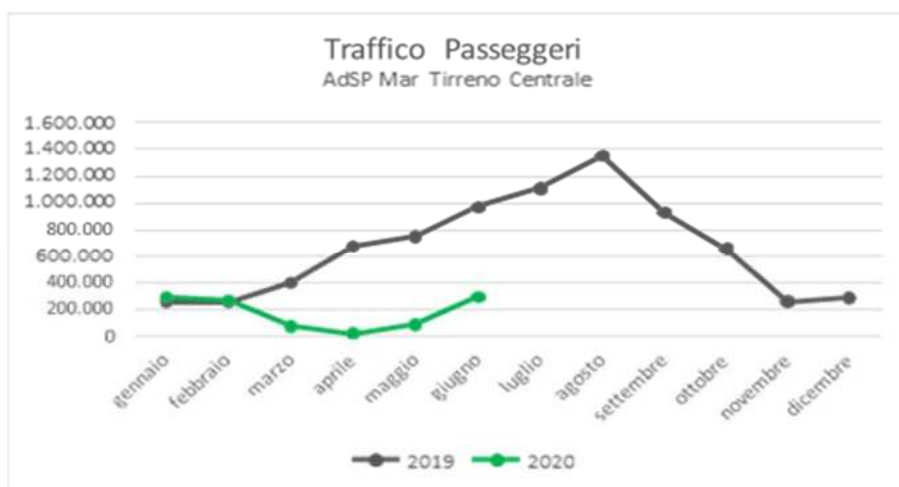
traffico durante il fine settimana, mentre invece anche nel pieno della stagione estiva il numero dei passeggeri durante i giorni feriali è risultato sensibilmente più basso nel confronto con le dinamiche degli anni precedenti.

La contrazione di passeggeri, nel confronto tra aprile 2020 ed il corrispondente mese dell'anno precedente, è stata pari al 96,4%: praticamente il traffico si è azzerato. Successivamente è cominciata una ripresa molto lenta e graduale, che ha condotto a registrare, nei primi 7 mesi del 2020 rispetto all'omologo periodo dell'anno precedente, un calo del traffico passeggeri pari al 60,6%, che potrà tornare ad avvicinarsi ai numeri precedenti del 2019 quando sarà disponibile il vaccino.

Anche in questo caso non possiamo attenderci che il 2021 consenta di riallineare immediatamente i numeri di passeggeri rispetto al trend precedente. Ci si deve piuttosto attendere un percorso di rientro graduale, la cui inclinazione dipenderà dalla ripresa anche dei flussi internazionali di traffico, che, nel caso della Campania, sono molto rilevanti anche per quanto riguarda i collegamenti con le Isole del Golfo.

Grafico 6

Andamento mensile 2019-2020 del traffico passeggeri di corto raggio nei porti di Napoli e Salerno



Più articolato è il ragionamento sul traffico commerciale durante la pandemia. Nei primi sette mesi dell'anno, sino a luglio 2020, il calo del traffico commerciale espresso in tonnellate è stato pari al 9,7% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. Intanto, a marzo, primo mese in cui ha cominciato a determinarsi l'effetto del *lock down*, si è registrata una riduzione del 14,7% in termini di tonnellate trasportate.

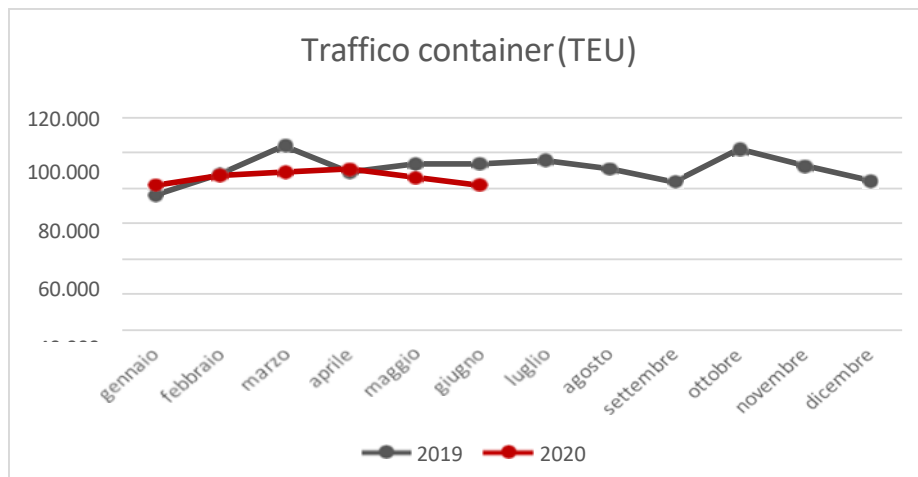
Ad aprile, mese completamente in *lock down*, la riduzione del traffico commerciale nei porti di Napoli e Salerno è stata pari al 28,2% rispetto al corrispondente mese dell'anno precedente, con una punta del -54,1% nel segmento di traffico delle rinfuse liquide. Successivamente è cominciata una lenta ripresa

Ma l'andamento non è stato certamente omogeneo tra i diversi segmenti di attività

commerciale marittima. Nel settore del traffico container, il grafico seguente (cfr. Grafico 7) evidenzia paradossalmente una crescita nel mese di marzo, una stabilità nel mese di aprile, ed un inizio di rallentamento tra maggio e giugno.

Grafico 7

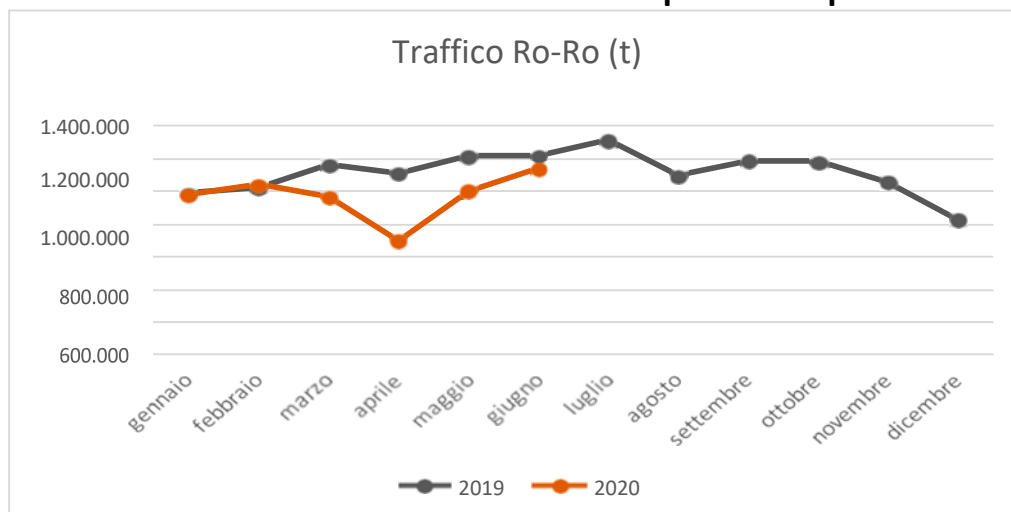
Andamento mensile 2019-2020 del traffico container nei porti di Napoli e Salerno



Di converso, il traffico delle “autostrade del mare”, che consentono ai semirimorchi di utilizzare l’intermodalità marittima per evitare il “tutto strada”, hanno segnato un calo particolarmente accentuato ad aprile, per poi riguadagnare i livelli dell’anno precedente nel mese di giugno, nel confronto con l’analogo mese dell’anno precedente (cfr. il grafico 8).

Grafico 8

Andamento mensile del traffico Ro-Ro nei porti di Napoli e Salerno



Le prospettive del traffico per il prossimo triennio

Sin qui abbiamo cercato di mettere in evidenza l’impatto della pandemia nella fase del *lock down*, cercando di tracciare i percorsi della immediata uscita dalla più acuta emergenza. Proviamo ora a definire gli scenari in un orizzonte di medio termine, cominciando dal traffico commerciale.

E' possibile che alcune produzioni troveranno una loro ricollocazione nei paesi di più matura industrializzazione, riducendo i gradi di dipendenza che si sono generati per effetto delle scelte indotte dalla globalizzazione spinta dei decenni passati.

Abbiamo dovuto osservare, per pagarne poi anche il prezzo, cosa abbia significato per l’Italia essere completamente uscita da alcuni comparti di produzione, quale quello dei dispositivi di protezione, nel momento in cui le frontiere si sono chiuse perché ciascun Paese ha dato priorità alla propria emergenza sanitaria.

Probabilmente affronteremo adattamenti alla divisione internazionale del lavoro, che non saranno però destinati a modificare lo scenario complessivo dell'economia nel suo insieme: vivremo una fase di adeguamento della globalizzazione, del resto già iniziata con le spinte protezionistiche degli anni più recenti. Nella logistica, si assisterà alla crescita più accelerata del commercio *on line*.

Sostanzialmente, quello che accadrà nel settore del trasporto merci dipenderà molto da ciò che si determinerà nella riorganizzazione del settore industriale, non solo nei singoli Paesi ma anche su scala internazionale.

Anche i consumi turistici, almeno per qualche periodo di tempo, sono destinati a mutare le proprie caratteristiche. Il distanziamento sociale indurrà a non consentire subito la ripresa dei grandi appuntamenti e dei flussi di massa. Certamente il pieno superamento della crisi del settore turistico e del traffico passeggeri è connesso alla individuazione ed alla somministrazione del vaccino.

Nell’economia dei servizi, che pesa in modo consistente sull’insieme dei lavori e dei consumi, l’impatto della pandemia è stato ancor più significativo rispetto al settore manifatturiero. Sinora, nel ridisegno della produzione industriale su scala internazionale, il segmento dei servizi aveva sinora svolto una funzione di stabilizzazione per i Paesi di più antica industrializzazione.

Secondo la maggior parte degli osservatori siamo in presenza di una profonda discontinuità e difficoltà strutturale. Le crisi precedenti, quelle vissute dal 1987 in avanti, sono state di natura finanziaria, mentre ora siamo in presenza di un forzato blocco e rallentamento della macchina produttiva e commerciale.

La pandemia è penetrata nella vita delle persone, nei comportamenti di consumo, nella organizzazione dei sistemi industriali. I Paesi che sapranno offrire risposte efficaci e tempestive, coglieranno opportunità. Gli altri saranno ancor di più in difficoltà. Il sistema delle connessioni marittime, per i passeggeri e per le merci, costituirà una delle reti di fondamentale importanza per giocare la partita della competitività.

3. UN AGGIORNAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Tra il 2017 ed il 2019, in un percorso triennale che è stato segnato da diversi passaggi legislativi ed amministrativi, anche in Italia è stato introdotto lo strumento delle zone economiche speciali.

Cercheremo di comprendere per quali motivi, rispetto ad una fase iniziale di positiva aspettativa rispetto alla introduzione di questo nuovo strumento fortemente richiesto dalla Svimez e fortemente voluto dall'esecutivo, si è ora in una transizione che non ha consentito a tale meccanismo di decollare e di determinare sinora effettivi positivi sul rilancio degli investimenti e sullo sviluppo industriale del Mezzogiorno.

Ripercorrere le principali tappe del percorso legislativo aiuta anche a comprendere che l'articolazione in successivi passaggi del processo di formazione delle regole rischia di determinare una diluizione della volontà di riforma ed una mancanza di chiarezza ed organicità che rischia di attenuare in modo sostanziale gli effetti voluti di un cambiamento di passo.

Il 12 giugno 2017 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto legge n. 91, concernente disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, convertito successivamente con legge n. 123 il 3 agosto 2017.

Tra gli interventi previsti, sono state istituite le zone economiche speciali (ZES). Per ZES il legislatore italiano intende una zona geograficamente limitata e chiaramente identificata, nella quale le aziende già operative, e quelle che decideranno di insediarsi, potranno beneficiare di speciali condizioni di vantaggio fiscale per gli investimenti e di snellimento amministrativo per le procedure di autorizzazione all'insediamento di attività economiche.

Proprio per le caratteristiche di tale legislazione, che consente di attivare anche una fiscalità di vantaggio per gli investimenti, essa deve essere limitata alle aree di intervento per la coesione territoriale della Unione Europea.

A fine febbraio 2018 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che ha definito criteri e metodi per la costituzione delle zone economiche speciali. Le Regioni Campania e Calabria hanno approvato il Piano di sviluppo strategico, trasmettendo la richiesta di costituzione della ZES al Governo, che a maggio 2018 ha approvato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di

istituzione delle due zone economiche speciali.

Successivamente, si sono succeduti altri tre passaggi indispensabili per determinare l'avvio operativo del provvedimento:

- sono stati nominati i Comitati di Indirizzi per le ZES costituite;
- è stato approvato un provvedimento legislativo per la semplificazione (legge n. 12 del 12 febbraio 2019);
- sono state definite le modalità per l'accesso al credito di imposta sugli investimenti (25 settembre 2019).

Sul primo e sul secondo punto, tuttavia, si è successivamente mutato approccio o segnato il passo. Con la Legge di Stabilità del 2020 è stato deciso che ogni ZES vedrà la nomina di un Commissario che svolgerà anche la funzione di presidente del Comitato di Indirizzo. Nessuna nomina in tal senso è stata però ancora decisa dal Governo.

Sulle semplificazioni, le decisioni adottate con la legge 12/2019 si sono rivelate poco incidenti, in quanto, pur riducendo i tempi di attraversamento amministrativo, non ne garantiva l'effettività, in quanto non era definito un termine di silenzio assenso da parte delle diverse amministrazioni interessate che consentisse poi di chiudere il percorso.

Sul terzo punto, vale a dire sulla efficacia del credito di imposta, si è determinata una svolta positiva, il 25 settembre del 2019, quando l'Agenzia delle Entrate ha predisposto il modulo con il quale le imprese, mediante una autodichiarazione con cui certificano di essere in possesso dei requisiti richiesti dalla normativa, possono fare richiesta di accesso del credito di imposta.

E' stato in precedenza lungamente dibattuto, nel dialogo tra le diverse istituzioni, se l'accesso al credito di imposta ZES dovesse essere automatico, così come poi è stato, oppure condizionato ad un parere espresso dal Comitato di Indirizzo della ZES. La scelta del meccanismo di accesso automatico si è rivelata una chiave opportuna, almeno per consentire, pur nella non pienezza dello strumento ZES, di dare avvio ad alcuni investimenti.

Solo con quest'ultimo atto sono state poste le condizioni per un effettivo avvio operativo dello strumento: le fasi precedenti vanno considerate passaggi propedeutici per definire la cornice entro la quale si trovano ad operare gli attori economici

all'interno delle zone economiche speciali.

Un ulteriore elemento positivo riguarda la recente estensione dell'accesso al credito di imposta non solo per le imprese manifatturiere ma anche per il settore della logistica, in precedenza escluso dal raggio di applicazione della normativa ZES. L'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 cd. "Decreto Rilancio", al comma 5 ha esteso l'agevolazione del credito d'imposta di cui all'articolo 1, comma 107, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 – fermo quanto previsto dal comma 107 del medesimo articolo – **anche ai soggetti operanti nei settori del magazzinaggio e supporto ai trasporti**. La relazione illustrativa, con riferimento al citato comma 5, afferma che tale disposizione si rende necessaria al fine di chiarire che, per ciò che concerne il settore dei trasporti, ai sensi del Regolamento UE 651/2014, si intendono escluse dal credito d'imposta le sole classi di Codice Ateco 49, 50 e 51 della sezione H Trasporto e Magazzinaggio, **al fine di chiarire che il codice Ateco 52 rientra invece nell'agevolazione prevista**. La relazione evidenzia la necessità di chiarire che, tra le attività incentivabili all'interno delle Zona Economica Speciale, che hanno come obiettivo l'aumento della competitività delle imprese insediate, l'attrazione di investimenti, l'incremento delle esportazioni, la creazione di nuovi posti di lavoro e il più generale impulso alla crescita economica e all'innovazione, sono ricomprese quelle relative al settore della logistica, in particolare quelle classificate con il **codice 52. "magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti"**.

Si tratta certamente di un aspetto evolutivo di carattere positivo, se si vuole determinare quel circolo virtuoso che il legislatore aveva indicato nel rapporto tra sistemi portuali e sistemi produttivi.

La partenza operativa del credito di imposta ZES a fine settembre 2019 si è poi purtroppo incrociata con la crisi generata dalla pandemia, e con il conseguente blocco delle attività dettato dal lock down nazionale tra la prima settimana di marzo ed il 3 giugno del 2020.

Non si è determinata, per effetto di questo shock, solo una drastica riduzione della produzione, ma sono mutate le aspettative del mercato. Le zone economiche speciali diventano strumento di sviluppo territoriale solo a condizione che attraggano investimenti produttivi e generino occupazione, soprattutto incrociandosi con lo sviluppo delle attività di esportazione ed importazione.

A questo punto la sfida diventa soprattutto come incrociare lo strumento delle zone economiche speciali con il programma EU Next Generation, trovando un punto di intersezione tra il pacchetto localizzativo delle ZES, che deve essere reso ancora più

chiaro ed attrattivo dal punto di vista della semplificazione amministrativa e burocratica, e le azioni di sviluppo e di investimento che saranno contenute all'interno del Recovery Plan che dovrà essere presentato alla Unione Europea entro l'inizio del 2021.

4. GLI OBIETTIVI DI BREVE E MEDIO TERMINE DEI PORTI DELL'ADSP DEL MAR TIRRENO CENTRALE

L'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, con il Piano Operativo 2020-2022 delinea il suo possibile sviluppo in coerenza con le politiche e gli strumenti di programmazione nazionale, "assecondando" le dinamiche macro e micro-economiche di questi anni nel settore della logistica e della portualità in generale, nonché acquisendo piena consapevolezza delle criticità derivanti dagli effetti della pandemia.

In armonia con alcune delle indicazioni metodologiche proposte dalle autorità nazionali per la redazione del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), che richiedono di sviluppare le strategie secondo una logica e sequenza concettuale obiettivi-strategie-azioni l'AdSP ribadisce alcuni elementi generali sui quali sviluppare le linee di pianificazione e programmazione dell'Ente e dei singoli porti.

Si conferma la chiave di lettura proposta dei porti campani come "sistema integrato ed aperto", che, attraverso le diverse specializzazioni funzionali, in una logica di cooperazione tra i diversi porti, è in grado di proporsi su scala internazionale e soprattutto mediterranea, quale sistema integrato di servizi per la connettività.

I tre porti sui quali l'AdSP esercita il suo governo e coordinamento si confermano pertanto per le seguenti specializzazioni funzionali:

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

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. Da questo punto di vista l'obiettivo primario, identificato nella attuazione e completamento degli interventi infrastrutturali da realizzare, si può considerare in parte conseguito giacché al completamento di progetti da tempo fermi (vedi darsena di levate e dragaggi) ha fatto seguito anche lo sviluppo di nuova progettualità e il reperimento delle risorse finanziarie necessarie per lo sviluppo e la realizzazione di tali interventi.

Di seguito l'analisi S.W.O.T. per sintetizzare sotto l'aspetto qualitativo le variabili di contesto e gli elementi distintivi considerati per la scelta della strategia da attuare.

Opportunità	Vincoli
Napoli ben posizionata come attrattore turistico	L'emergenza Covid ha determinato un crollo della domanda
Clausola 34% (Primo Decreto Mezzogiorno)	Accessibilità ed intermodalità punti di debolezza
d.l. 91/2017 sulle ZES e successivi dcpm di attuazione	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
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 interrotti dal Covid
Rivitalizzazione Regional Ports	Strategie di sviluppo Fincantieri
Appetibilità commerciale area metropolitana NA	riparazioni di navi
Completamento stazione metro p.zza Municipio	Spazi attuali insufficienti e pressione cinta urbana
Alleanza 2M sceglie Napoli	
The Alliance ed Ocean Alliance sceglie Salerno	
Economia campana e domanda interna in crescita	

Punti di forza	Punti di debolezza
Posizione geografica rispetto mercati Centro meridionali	Nel post Covid la Campania torna al PIL del 1988
Identità multipurpose	Assenza nel ranking TOP
Incidenza scambi marittimi vs. mediterraneo	Scarsa intermodalità ferroviaria e mancata messa a sistema degli interporti
Flessibilità ed ottimizzazione banchine Salerno	Assenza raccordo ferroviario a Salerno e elevata permeazione urbana perimetrale e di innesto
Strategie Export Oriented a Salerno	Sistemi tecnologici non assimilabili ad altre realtà nazionali ed internazionali
Napoli e Salerno fra i 4 sistemi principali Italia	Coesistenza Porto commerciale e diporto a Salerno
Forte capacità attrattiva	Stagnazione economica persistente
Bacini di Carenaggio a Napoli	Spazi limitrofi esigui porto di Salerno
Napoli con forte posizionamento nel traffico passeggeri	Basso grado di riqualificazione Beverello
Preclearing/Sportello Unico di controllo a Napoli	Tempi lunghi controllo merce in transito
Posizione strategica di Castellammare e vocazione turistica dei luoghi	Riduzione dei flussi turistici che si potranno anche post-Covid
	Congestione stradale nei tre porti
	Degrado delle aree a terra Castellammare

I porti campani hanno convenienza a non porsi in competizione fra loro, bensì a proporsi su scala 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.

Nell'arco temporale di piano si confermano le seguenti priorità di azione, logicamente articolate intorno alle tematiche appresso specificate:

1. Adeguamento infrastrutturale per il segmento containers e passeggeri (completamento dragaggio dei fondali, allungamento delle banchine, riorganizzazione degli spazi, miglioramento accoglienza dei turisti/croceristi, innalzamento del livello di intermodalità);
2. Integrazione, sviluppo ed accessibilità dei servizi di supporto attraverso l'impiego delle nuove tecnologie;
3. Marketing strategico ed operativo per i settori della cantieristica, delle autostrade del mare.
4. Focalizzazione sullo sviluppo della ZES come attrattore di investimenti Industriali
5. Marketing territoriale, in collaborazione con i partner bancari, per attrarre nuovi investimenti.

Gli obiettivi per ciascuno dei porti, accorpati in 5 diversi raggruppamenti e riferiti ciascuno ad un diverso segmento di business, nonché arco temporale ipotizzato per la loro realizzazione, sono riportati nella tabella seguente. 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 finalizzati al consolidamento di *asset* 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. Gli obiettivi/progetti che maggiormente si prestano a questa logica di implementazione, sono quelli destinati al segmento Territorio, inteso nella sua accezione più ampia.

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 articularli 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		
Completamento Dragaggio Fondali	Merci	Breve
Completamento Darsena di levante	Merci	Medio
Nuovo terminal Molo Beverello	Passeggeri	Medio
Riqualficazione Mergellina e Molosiglio	Nautica	Medio
Progettazione Molo San Vincenzo	Passeggeri	Medio
Raccordo stradale	Merci	Breve
Sistema fognario	Territorio	Medio
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	Medio
Razionalizzazione spazi e immobili		
Censimento e valutazione funzionale	Merci/passeggeri	Breve
Progetti di riqualificazione	Territorio	Medio
Integrazione processi amministrativi/		
Sportello Unico Amministrativo	AdSP	Medio
Rivisitazione settore cantieristico	Cantieristica	Medio
Servizi Generali (riorganizzazione/gare pubbl.)	AdSP	Breve
Piano di Security	AdSP	Breve
Attuazione Piano Energetico	AdSP	Breve
Realizzazione di un deposito per lo stoccaggio di GNL		
Informatizzazione Autorità Portuale	AdSP	Medio
Concertazione, pianificazione strategica e controllo		
Completamento Piano Regolatore	Territorio	Medio
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
Multipiano	Merci	Breve
Imboccatura Porto Masuccio	Nautica	Breve
Fabbricato servizi	Merci/Pax	Medio
Adeguamento banchina porto turistico Masuccio	Nautica	Medio
Realizzazione retro-porto	Merci/pax	Medio
Razionalizzazione spazi e immobili		
Individuazione nuovi spazi retrostanti	Territorio	Medio
Integrazione processi amministrativi/operativi		
SUA	AdSP	Medio
Servizi Generali (riorganizzazione/gare pubbl.)	AdSP	Breve
Piano di Security	AdSP	Breve
Piano Energetico	AdSP	Breve
Informatizzazione Autorità Portuale	AdSP	Medio
Concertazione, pianificazione strategica e controllo		
Completamento Piano Regolatore	Territorio	Medio

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

	Segmento	Arco Temporale
Infrastrutture		
Messa in sicurezza polo cantieristico	Cantieristica	Medio/breve
Rivisitazione Waterfront	Territorio	Medio
Integrazione processi amministrativi/operativi		
Attuazione misure Piano Energetico	Territorio	Breve
Servizi Generali (riorganizzazione/gare pubbl.)	AdSP	Breve
Piano di Security	AdSP	Breve
Concertazione, pianificazione strategica e controllo	AdSP	Medio
Completamento Piano Regolatore	Territorio	Medio
Marketing Territoriale		
Promozione dell'area Stabiese nell'offerta per il segmento crociere	AdSP	Breve/Medio

A fronte di questa sintetica, ma essenziale, rappresentazione degli assunti di partenza e delle linee di indirizzo portanti del POT, nelle pagine che seguono si riporta lo stato dell'arte degli strumenti di pianificazione di ciascun porto – i Piani regolatori portuali vigenti nonché un aggiornamento degli strumenti di programmazione che l'AdSP si è data già nei POT precedenti – i Masterplan di ciascun porto.

I masterplan costituiscono documenti programmatici, soggetti pertanto a revisione e adeguamento, con i quali è stata definita l'allocazione delle funzioni marittime per le rispettive banchine, rappresentando due scenari temporali: quello attuale e quello di evoluzione fino al 2030. Nello scenario attuale si è operata la divisione di ciascun scalo in zone omogenee alle quali corrispondono specifiche destinazioni d'uso. In tal modo si persegue nel breve termine l'obiettivo di rendere tutti gli spazi quanto più ordinati e funzionali possibili, riorganizzandoli proprio in funzione delle priorità di breve periodo. In tal modo, si dispone anche di uno strumento di verifica di coerenza per le attività di assegnazione delle concessioni demaniali che può essere pertanto soggetto a revisione. Lo scenario al 2030, invece, delinea le trasformazioni strutturali ed organizzative che si stanno mettendo in campo per ottimizzare la crescita e lo sviluppo della portualità interessata, partendo dalle precedenti scelte di pianificazione.

5. STRUMENTI PIANIFICATORI DEL PORTO DI NAPOLI

5.1 Il Piano Regolatore Portuale Vigente

L'ultimo Piano Regolatore Portuale vigente del porto di Napoli è stato approvato con Decreto del Ministro Segretario di Stato per i LL.PP. n° 2478 del 27/04/1958.

Tale piano risentiva fortemente del processo di industrializzazione della costa verificatosi negli anni '50 del secolo scorso.

Nel 1958 il porto di Napoli era costituito da uno specchio acqueo di 2.89 ettari, racchiuso e protetto ad occidente dal molo S. Vincenzo e dalla Diga Duca degli Abruzzi e ad oriente dalla Diga Duca D'Aosta e comprendeva:

- il porto militare e la darsena Acton
- la Banchina del Beverello (traffico passeggeri del Golfo)
- il molo Angioino (traffico passeggeri del Mediterraneo e transoceanico)
- la calata Piliero (movimenti commerciali di merci varie)
- il molo Immacolatella Vecchia, il cui ampliamento è previsto dal PRP del 1958
- la calata Porta di Massa (traffico merci varie)
- il molo Pisacane
- la calata Villa del Popolo
- la darsena Bacini
- il molo C. Console con un nuovo e più grande bacino da completare in testata
- la darsena Diaz delimitata dalla calata Marinella e dal Pontile V. Emanuele II
- la calata Vittorio Veneto
- il Pontile Flavio Gioia (destinato a Punto Franco)
- la calata Granili e il Pontile Bausan (traffico rinfuse solide)
- la calata Pollena e Vigliena e il Pontile Vigliena (movimento combustibili liquidi)
- la costruenda Nuova darsena dei Petroli da destinare a raccogliere tutto il movimento dei prodotti petroliferi che facevano capo al porto (allora costituenti i 2/3 del movimento commerciale).

La necessità di ampliamento del porto di Napoli, che deteneva il primato nazionale del movimento passeggeri, era evidenziata dall'incremento generalizzato del traffico, unitamente alla previsione di un'ulteriore crescita dell'attività produttiva per la

maggiore ricettività di navi che la prossima completa entrata in funzione del nuovo grande Bacino di Carenaggio avrebbe determinato.

Il progetto del PRP del 1958 comprendeva due soluzioni per l'ampliamento a levante, a partire dal molo di sottoflutto della nuova darsena Petroli in corso di costruzione (a partire dal molo del Progresso di oggi), oltre l'ampliamento del molo Immacolatella Vecchia, il prolungamento, ovviamente, della Diga Duca d'Aosta e l'approfondimento dei fondali della costruenda darsena Petroli.

La prima soluzione prevedeva la realizzazione di tre nuove darsene; la seconda soluzione quattro nuove darsene, con le seguenti destinazioni:

- traffico combustibili per impianti termoelettrici della SME (prima darsena a Levante della darsena Petroli);
- commerciale (seconda e terza darsena);
- traffico petroli (quarta darsena, divisa in due da un pontile per l'accosto di grandi petroliere). La pianificazione dell'espansione del porto verso levante è stata una diretta conseguenza della localizzazione di stabilimenti industriali (centrale termoelettrica Maurizio Capuano e stabilimento Cirio) in area demaniale lungo la fascia costiera ad oriente del pontile Vigliena, fatto che ha sancito la natura industriale della zona urbana retrostante.

L'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Napoli ha approvato con Decreto del Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici n.2478 del 27.4.1958 la seconda delle due soluzioni progettuali prospettate. Infatti, la Commissione per lo Studio, redazione e aggiornamento dei piani regolatori dei porti marittimi nazionali, aveva ritenuto ammissibile la realizzazione delle nuove quattro darsene che avrebbero risolto integralmente il problema del traffico nel porto di Napoli per tutte le categorie di merci.

5.2 Varianti al PRP del 1958

A seguito dell'istituzione del Consorzio Autonomo del Porto di Napoli di cui alla Legge n.46/1974 sono state predisposte quattro varianti al PRP allora vigente:

- Prima Variante del 24.10.75 (non ritrovata agli atti) approvata con DM n.4816 del 2.2.1976, voto n.771 del 12.11.1975 del C.S.L.L.PP. Terza Sezione.
- Seconda Variante del 6.5.1976 redatta dall'Ufficio del Genio Civile per le

- OO.MM. di Napoli (n.3710) per conto del CAP di Napoli e approvata con DM n.2388 del 4.6.1976, voto n.455 del 12.5.1976. La Variante prevedeva l'ampliamento della darsena Villa del Popolo mediante la costruzione di un nuovo molo radicato alla testata del molo Carmine (l'attuale molo Martello) in sostituzione di un molo a martello ivi esistente. L'illustrazione di tale variante si evince dal voto citato.
- Terza Variante predisposta dal Consorzio Autonomo del Porto di Napoli in data 1.11.1978 e approvata con DM n.1643 del 2.1.1979, voto n.739 del 17.1.1979 del C.S.LL.PP. relativa all'acquisizione delle aree a monte dell'attuale cinta doganale, come variante d'uso delle aree urbane del PRP 1958 per l'ampliamento della rete ferroviaria portuale. L'illustrazione di tale Variante si evince dal voto citato.
 - Quarta Variante predisposta dal Consorzio Autonomo del Porto di Napoli in data 21.10.1981 e approvata con DM n.3409 del 8.11.1982, voto n.669 del 14/20.1.1982 del C.S.LL.PP. relativa allo spostamento del fascio binari nella zona di ampliamento portuale e sistemazione delle aree di risulta.

Delle quattro Darsene previste dal PRP vigente è stata realizzata, peraltro in modo incompleto, solo la darsena di Levante, che è rimasta inutilizzata sino al recente passato anche e soprattutto per l'assenza di un suo collegamento stradale e ferroviario con il restante tessuto portuale.

5.3 Nuovi PRP redatti in base all'art.5 della Legge n.84/1994

Successivamente all'istituzione delle Autorità Portuali con Legge n.84/1994 sono state redatte due versioni del nuovo PRP del porto di Napoli sulla scorta di quanto previsto dall'art.5 della citata legge, che hanno intrapreso il loro iter approvativo e che, pur essendo stati adottati a seguito di intesa con il Comune di Napoli non hanno mai concluso il loro percorso e non sono mai divenuti strumenti urbanistici vigenti:

- La prima versione del Nuovo PRP del porto di Napoli è stata adottata dal Comitato Portuale con delibera n. 77 del 19/12/2000 (oggetto dell'Intesa con il Comune di Napoli approvata dal Consiglio Comunale con delibera n. 261 del 26/07/2002) e con successiva delibera del Comitato Portuale, n. 31 del 23/12/2002 di adozione definitiva dopo la sopravvenuta Intesa con il Comune di Napoli;
- La seconda versione definitiva del nuovo PRP, modificata ed aggiornata in coerenza con definitiva del Piano Regolatore Portuale, modificata ed aggiornata in coerenza sia con quanto previsto dalle "Linee d'indirizzo per

la promozione e la programmazione di misure urgenti allo sviluppo sostenibile del Porto di Napoli” (approvate con delibera CP n. 30 del 28.7.2011) sia con le opere previste dal “Grande progetto logistica e porti: sistema integrato portuale di Napoli”, inserito nel Programma Operativo Regionale 2007/2013, è stato adottato dal Comitato portuale con delibera n.20 del 28.09.2012, successivamente all’intesa con il comune di Napoli sancita con delibera n.33 del Consiglio Comunale del 03.08.2012.

5.4 Accordi di Programma ed Adeguamenti Tecnici Funzionali più recenti

Durante la fase di gestazione dei nuovi PRP del porto di Napoli, allo scopo di procedere rapidamente alla progettazione ed esecuzione di opere ritenute di prioritaria importanza dall’Autorità Portuale si è proceduto a:

- Perfezionare un accordo di programma in data 23.12.2000 con Regione Campania, Comune di Napoli, Capitaneria di Porto di Napoli, Università Federico II° di Napoli, Ministero dei Trasporti e Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di progettare e realizzare il tombamento della Darsena di Levante per la realizzazione il Terminal contenitori ed un porto turistico in località Vigliena;
- a far approvare dal CSLP l’adeguamento tecnico funzionale del molo Immacolatella Vecchia per tener conto delle nuove esigenze del traffico passeggeri delle isole maggiori;
- a far approvare dal CSLP l’adeguamento tecnico funzionale dei moli Flavio Gioia e Giovanni Bausan per consentire l’ormeggio di navi portacontainer di maggiori dimensioni;
- a far approvare dal CSLP l’adeguamento Tecnico Funzionale della calata Beverello per migliorare l’utilizzo della banchina destinata al traffico passeggeri per le isole minori e la sicurezza della navigazione durante le fasi di ormeggio e partenza degli aliscafi

5.5 Masterplan del porto di Napoli

Nelle more della redazione del Documento di Pianificazione Strategica dell’intero sistema Portuale (DPSS), il Comitato di Gestione ha approvato un documento denominato “*Master Plan del Porto di Napoli*”, con Delibera n° 7 del 19.02.2018, in cui sono state recepite alcune delle indicazioni metodologiche proposte dalle autorità nazionali per la redazione dello stesso DPSS al fine di rivedere l’assetto funzionale del porto delineato nell’ultimo PRP adottato, 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 le funzioni presenti nell'ultima versione del PRP adottato di giugno 2012, concentrando l'attenzione e le risorse al fine di:

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

Tale ultimo 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.

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:

- Ambiente
- Logistica
- 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.

5.5.1 Suddivisione delle attività portuali nello scenario attuale

Il Master Plan del porto di Napoli, recentemente approvato con Delibera del Comitato di gestione n. 7 del 19/02/2018, 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 macro ambiti 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.

5.5.2 Criticità nello scenario attuale

Le scelte di indirizzo operate nella redazione del masterplan 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 alla realizzazione del progetto *“Collegamenti stradali e ferroviari del porto di Napoli”* compreso nel Grande Progetto finanziato con il POR FESR 2014-2020. Contestualmente si è sviluppato, in collaborazione con RFI, uno studio di fattibilità, per individuare soluzioni che possano ulteriormente migliorare i servizi di intermodalità previsti per la nuova darsena di levante.

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.

5.5.3 Linee di indirizzo nello scenario al 2030

La riorganizzazione dei sistemi 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. I cicli dell'economia marittima sono peraltro caratterizzati da un elevato grado di variabilità nel breve e medio periodo, effetto di trasformazioni nei sistemi economici e nelle relazioni commerciali internazionali.

Lo scenario delineato si proietta pertanto in un orizzonte temporale lungo, che dovrebbe consentire, con una adeguata pianificazione delle attività, di perseguire 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, chiama 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 linee di sviluppo di tali ampliamenti.

Le progettualità che l'AdSP sta sviluppando si muovono su queste direttrici principali che vedono nella ricucitura tra porto e città l'attuazione di una visione trasversale nell'approccio e nella localizzazione degli interventi anche in quelle aree dove è più accentuato lo sforzo di potenziamento e razionalizzazione delle dotazioni infrastrutturali e dei servizi portuali. La ricostruzione della linea di costa da ponente a levante incorpora nei progetti in corso una visione che guarda oltre i confini demaniali del porto, valuta gli impatti sulle aree circostanti e propone soluzioni volte a massimizzare le opportunità di sviluppo economico e di benessere dei cittadini.

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 include: 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), le aree destinate a parcheggi pubblici e di Amministrazioni /Autorità (A3) 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 rifunzionalizzazione 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 viene 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.

Per la realizzazione di questi obiettivi sono allo studio nuove progettualità dell'AdSP su quest'area che riguardano lo studio di fattibilità con RFI della nuova stazione ferroviaria passante ad oriente del Porto di Napoli in esecuzione del protocollo di intesa siglato tra RFI e AdSP il 10.04.2018.

Fortemente integrato con le esposte progettualità è il progetto di riqualificazione di San Giovanni che completa, con la ricucitura verso Pietrarsa, la riqualificazione del waterfront a levante. Tenendo in considerazione la vivibilità del territorio dovranno essere prima realizzate le opere che consentono di ricucire il rapporto tra territorio e mare, per poi consentire lo sviluppo del sistema portuale.

Il progetto è stato sviluppato incorporando nelle soluzioni proposte tutte le previsioni programmatiche comprese negli atti di pianificazione urbanistica che insistono sull'area. La ipotesi sviluppata risulta pertanto coerente non solo con le progettualità di sviluppo del porto ma anche con tutti i possibili vincoli alla fattibilità del progetto stesso. Ciò consente di conferire alla proposta un carattere di maggiore concretezza in relazione alla sua fattibilità e ai tempi per la realizzazione.

Tale proposta sarà oggetto di un processo di consultazione pubblica con le istituzioni e

con la cittadinanza per la realizzazione di un progetto condiviso e rispettoso delle istanze di partecipazione della popolazione.

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. È prevista 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 nella **Tavola MP03** 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.

5.5.4 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 riperimetrazione 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 riperimetrazione.

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. Per tale finalità occorre predisporre documenti di analisi costi benefici che dimostrino il vantaggio di procedere agli abbattimenti di edifici che non svolgono più alcuna funzione economica utile.

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.

Riprendendo la tabella di sintesi degli obiettivi per il porto di Napoli, di seguito si

dettagliano gli step temporali di attuazione del Masterplan al 2030.

Il primo intervallo temporale - **2020/2022** – 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 2020 /2022	Segmento
Infrastrutture	
Dragaggio Fondali con deposito in cassa di colmata I e II lotto	Merci
Riqualificazione Immacolatella vecchia	Polo Studi e museale
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	AdSP
Revisione regolamenti concessioni inadeguamento direttive Ministeriali	AdSP
Servizi Generali (riorganizzazione/gare pubbl.)	AdSP
Piano di Security	AdSP
Informatizzazione Autorità Portuale	AdSP
Ciclo dei rifiuti	
Revisione regolamenti concessioni inadeguamento direttive Ministeriali	AdSP

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	
Completamento 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 amministrativi e/o operativi	processi
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	
Concertazione e pianificazione strategica e controllo	Adsp
Completamento Piano Regolatore	Territorio

5.5.5 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 (in vista del previsto di completamento della infrastruttura Stazione marittima al 2022) le concessioni rilasciate non possono avere durata superiore a Dieci anni dal 2021 per scopi diversi dalla Funzione propria conforme alla evoluzione ipotizzata del porto. A tali concessioni sarà comunque apposta una specifica clausola risolutiva espressa, a salvaguardia dell'implementazione delle previsioni contenute negli strumenti programmatori e pianificatori di questa AdSP, laddove dovessero insorgere condizioni di contrasto che abbiano requisiti di attualità ed effettività con i citati strumenti di programmazione della AdSP, nonché ulteriori clausole specifiche riferite ai lavori in programmazione sopra citati. Le stesse condizioni valgono anche in caso di richiesta di concessione in continuità di esercizio (art. 8 Reg. Es. Cod. Nav.);
- nell'area compresa tra il Piazzale Angioino e il piazzale Immacolatella Vecchia non potranno essere rilasciate concessioni di durata superiore a Dieci anni dal 2021 per scopi diversi dalla Funzione propria in base alla evoluzione ipotizzata del porto. A tali concessioni sarà comunque apposta una specifica clausola risolutiva espressa, a salvaguardia dell'implementazione delle previsioni contenute negli strumenti programmatori e pianificatori di questa AdSP, laddove dovessero insorgere condizioni di contrasto che abbiano requisiti di attualità ed effettività con i citati strumenti di programmazione della AdSP, nonché ulteriori clausole specifiche riferite ai lavori in programmazione sopra citati. Le stesse condizioni valgono anche in caso di richiesta di concessione in continuità di esercizio (art. 8 Reg. Es. Cod. Nav.);

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 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, commerciali, 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.

- nell'area con Funzione A2 - tra Calata Piliero e Molo Immacolatella - non potranno essere rilasciate concessioni di durata superiore a Dieci anni dal 2021 per scopi diversi dalla Funzione propria. A tali concessioni sarà comunque apposta una specifica clausola risolutiva espressa, a salvaguardia dell'implementazione delle previsioni contenute negli strumenti programmatori e pianificatori di questa AdSP, laddove dovessero insorgere condizioni di contrasto che abbiano requisiti di attualità ed effettività con i citati strumenti di programmazione della AdSP, nonché ulteriori clausole specifiche riferite ai lavori in programmazione sopra citati. Le stesse condizioni valgono anche in caso di richiesta di concessione in continuità di esercizio (art. 8 Reg. Es. Cod. Nav.);

Il Fabbricato storico Immacolatella Vecchia al Molo Immacolatella sarà destinato ad una funzione Museale e di polo universitario connesso alle attività marittime-portuali.

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'aera 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..

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 di durata infraquadriennale, salvo ipotesi più ampie connesse agli scopi funzionali esclusivamente ai passeggeri. 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.

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 concessioni per funzioni diverse da quelle connesse al traffico passeggeri e crocieristi (escluso Ro/Ro) ed in generale servizi turistici/e alle persone di durata superiore a Dieci anni dal 2021. A tali concessioni sarà comunque apposta una specifica clausola risolutiva espressa, a salvaguardia dell'implementazione delle previsioni contenute negli strumenti programmatori e pianificatori di questa AdSP, laddove dovessero insorgere condizioni di contrasto che abbiano requisiti di attualità ed effettività con i citati strumenti

di programmazione della AdSP, nonché ulteriori clausole specifiche riferite ai lavori in programmazione sopra citati. Le stesse condizioni valgono anche in caso di richiesta di concessione in continuità di esercizio (art. 8 Reg. Es. Cod. Nav.).

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, prodotti della foresta, cemento, caffè, 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), e Molo Pisacane .

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 di 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 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.

L'ipotesi di gestione delle aree demaniali relative a detta sub-funzione, in aree che in base alla evoluzione ipotizzata del porto avranno diversa destinazione, dovrebbe essere limitata con concessioni che non possono avere durata superiore a Dieci anni dal 2021. A tali concessioni sarà comunque apposta una specifica clausola risolutiva espressa, a salvaguardia dell'implementazione delle previsioni contenute negli strumenti programmatori e pianificatori di questa AdSP, laddove dovessero insorgere condizioni di contrasto che abbiano requisiti di attualità ed effettività con i citati strumenti di programmazione della AdSP, nonché ulteriori clausole specifiche. Le stesse condizioni valgono anche in caso di richiesta di concessione in continuità di esercizio (art. 8 Reg. Es. Cod. Nav.). Ciò a beneficio di un corretto sviluppo futuro delle funzioni sub A.

La destinazione degli ormeggi del Molo Pisacane resta regolamentata dalle vigenti Ordinanze della Capitaneria di porto, anche al fine di garantire una libera fruizione.

Con attenzione andrà osservata la destinazione futura dell'edificio ex Cirio, per il quale è in corso una interlocuzione con l'Agenda del Demanio per la possibile localizzazione di uffici pubblici.

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 è 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 in generale servizi turistici/e alle persone ed a fungere da filtro con la città.

Tale modifica sostanziale della infrastruttura portuale induce a ritenere non praticabile il rilascio di concessioni, per funzioni diverse da quelle connesse alla Funzione ipotizzata in base alla evoluzione del porto di durata superiore a Dieci anni dal 2021. A tali concessioni sarà comunque apposta una specifica clausola risolutiva espressa, a salvaguardia dell'implementazione delle previsioni contenute negli strumenti programmatici e pianificatori di questa AdSP, laddove dovessero insorgere condizioni di

contrasto che abbiano requisiti di attualità ed effettività con i citati strumenti di programmazione della AdSP, nonché ulteriori clausole specifiche riferite ai lavori in programmazione sopra citati. Le stesse condizioni valgono anche in caso di richiesta di concessione in continuità di esercizio (art. 8 Reg. Es. Cod. Nav.).

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 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 meccaniche 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 coerente con il piano degli abbattimenti.

Tuttavia in considerazione della necessità di garantire una gestione ottimale dei beni demaniali e tenuto conto che l'interruzione di rapporti concessori, anche nell'ottica di garantire il relativo gettito erariale, deve essere bilanciata con i principi di effettività ed attualità dell'azione amministrativa, potranno essere assentiti in concessione anche manufatti previsti dal piano delle demolizioni. In tal caso, tuttavia, le concessioni rilasciate non possono avere durata superiore ai Dieci anni dal 2021. A tali concessioni sarà comunque apposta una specifica clausola risolutiva espressa, a salvaguardia dell'implementazione delle previsioni contenute negli strumenti programmatori e pianificatori di questa AdSP, laddove dovessero insorgere condizioni di contrasto che abbiano requisiti di attualità ed effettività con i citati strumenti di programmazione della AdSP, nonché ulteriori clausole specifiche riferite ai lavori in programmazione sopra citati. Le stesse condizioni valgono anche in caso di richiesta di concessione in continuità di esercizio (art. 8 Reg. Es. Cod. Nav.)”.

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.

Tale modifica sostanziale della infrastruttura portuale induce a ritenere non praticabile il rilascio di concessioni, per funzioni diverse da quelle connesse alla Funzione ipotizzata nella planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto -attuale area contenitori-, di durata superiore a Dieci anni dal 2021. A tali concessioni sarà comunque apposta una specifica clausola risolutiva espressa, a salvaguardia dell'implementazione delle previsioni contenute negli strumenti programmatori e pianificatori di questa AdSP, laddove dovessero insorgere condizioni di contrasto che abbiano requisiti di attualità ed effettività

con i citati strumenti di programmazione della AdSP, nonché ulteriori clausole specifiche riferite ai lavori in programmazione sopra citati. Le stesse condizioni valgono anche in caso di richiesta di concessione in continuità di esercizio (art. 8 Reg. Es. Cod. Nav.).

La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni non prevede ipotesi evolutive relativamente a tale funzione – se no quelle a levante -; e tuttavia nelle more le attività potranno beneficiare della disponibilità di aree quali ad esempio quelle dell'attuale piazzale ferroviario, con i limiti sopra indicati.

E – Funzione commerciale – Merci varie

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. In tali aree è prevista la localizzazione di un deposito GNL

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

6. STRUMENTI PIANIFICATORI DEL PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

6.1 Il Piano Regolatore Portuale Vigente

Il Porto di Castellammare di Stabia è stato incluso nella circoscrizione demaniale marittima dell’Autorità portuale di Napoli con Decreto del Ministero dei Trasporti del 19/09/2006¹. Il Piano regolatore tuttora vigente, è stato approvato con decreto congiunto del Ministero dei LL.PP. e della Marina Mercantile, n.10522 del 16.01.1962.

All’epoca della sua redazione il porto rappresentava l’interfaccia di una città eminentemente industriale con movimento portuale in continuo incremento, sia dal punto di vista mercantile che turistico e con un Cantiere di Costruzioni Navali in continuo sviluppo.

In ragione di tali esigenze in detto piano venivano ritenute necessarie ed indifferibili le seguenti opere infrastrutturali:

- 1) Il prolungamento della diga foranea per ml. 475 che doveva essere effettuato con cassoni galleggianti in c.a. affondati in opera su apposito imbasamento, allo scopo di proteggere dai mari di traversia principale e secondaria le nuove banchine portuali. In prossimità della testata di detto era prevista la realizzazione di un pennello in scogliera con berma larga ml. 5,00 rasata alla stessa quota del praticabile interno del sopraflutto, con scarpata di pendenza 2/1, e della lunghezza - compreso la testata - di ml. 40 circa. Il pennello in questione aveva la funzione di smorzare l’intensità del moto d’espansione delle onde che, aggirando la testata del molo di sopraflutto, avrebbe creato una sensibile risacca longitudinale lungo tutto il fronte interno dell’opera foranea, con conseguente perturbazione nello specchio portuale.
- 2) La ricostruzione rettificata e spostata verso mare della “Banchina Marinella” con pile indipendenti di massi artificiali, sistemati su un idoneo scanno di imbasamento, della lunghezza di ml. 330.
- 3) la costruzione di un pontiletto di approdo, nella zona del molo sottoflutto, della lunghezza di ml.70 circa e larghezza ml. 10, costruito con cassoni galleggianti in c.a. affondati in opera su adatto scanno di imbasamento. Le dimensioni di tale pontiletto si erano dovute contenere per non creare ostacoli al varo di Navi di grosso tonnellaggio

¹ Con tale decreto si dispone che la circoscrizione territoriale dell’Autorità portuale di Napoli è estesa al porto di Castellammare di Stabia (art.1) e che tale circoscrizione territoriale è costituita dalle aree demaniali marittime e dalle opere portuali comprese nel tratto di costa che va dal molo Quartuccio al molo Borbonico compresi (art. 2)

dagli scali del Cantiere.

- 4) La ricostruzione della “Banchina di Mare Morto” spostata verso mare ed allineata alla nuova banchina Marinella, mediante pile indipendenti di massi artificiali sistemati su idoneo scanno di imbasamento, della lunghezza di circa ml.100.
- 5) La costruzione di un pontile di approdo della lunghezza di ml. 200 e larghezza, ml. 50 che doveva inglobare il pennello Quartuccio. Detto pontile doveva essere costruito per la parte interna al bacino portuale a parete verticale, con pile indipendenti di massi artificiali poggiati su di un imbasamento in pietrame e, per la parte esterna, con infrastruttura a scogliera - atta a smorzare il moto ondoso di espansione e impedire così la esasperazione di detto moto sul litorale cittadino - e sovrastruttura a giorno per consentire quindi, specie nel periodo estivo, l’attracco, anche da questo lato, di natanti in genere ma più- precisamente di quelli adibiti al traffico passeggeri.
- 6) La escavazione di una zona, di circa mq. 210.000, antistante le nuove opere, per avere i fondali del bacino ed il tirante d’acqua delle nuove banchine di m.9,00.
- 7) la recinzione di tutta la zona portuale e la costruzione di una strada di accesso, con imbocco sulla strada per Sorrento, alle opere foranee. Detta strada doveva avere uno sviluppo di ml. 1700 circa ed una larghezza di ml. 4,00. La sua costruzione era ritenuta indispensabile per evitare che l’accesso alle opere foranee fosse soggetta alla servitù del passaggio attraverso l’area del Cantiere Navale.

6.2 Masterplan del Porto di Castellammare di Stabia

L’aggiornamento del PRP, necessario per l’adeguamento alle norme della L. 84/94 e alle nuove esigenze connesse allo sviluppo dei traffici e delle relative funzioni portuali è stato avviato nel 2012 con alcuni atti preliminari di programmazione dell’Autorità Portuale di Napoli condivisi con il Comune di Castellammare di Stabia e la Capitaneria di Porto di Castellammare. In particolare, con Delibera del Comitato Portuale n. 10 del 27/02/2012 l’Autorità portuale di Napoli ha avviato l’iter per la redazione del nuovo PRP facendo propri i contenuti fissati nel documento congiunto APN, Comune di Castellammare, Capitaneria di Porto di Castellammare ‘Linee di sviluppo del Porto di Castellammare’². Tale documento delinea macro obiettivi da raggiungere e criticità da superare per garantire uno sviluppo sostenibile del Porto di Castellammare

² Il documento è stato approvato con Delibera di Giunta del Comune di Castellammare di Stabia n. 111 del 12/07/2011.

identificando orientamenti generali di tipo economico-funzionale come guida per la stesura dei documenti di pianificazione. In coerenza con le *“Linee guida per la redazione dei PRP”* (circolare MIT 17778 del 15/10/2004) e con i documenti citati, l’Autorità Portuale di Napoli ha redatto il Documento preliminare per la redazione del PRP.

L’instabilità politica delle amministrazioni comunali che si sono succedute con rapida frequenza, non hanno consentito, sino ad ora, di concludere il percorso di condivisione necessario.

La documentazione fin qui prodotta rappresenta un utile punto di partenza per l’avvio del nuovo iter di redazione del Piano regolatore di sistema Portuale che congiuntamente alla stesura del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) prevede altresì la redazione dei singoli Piani regolatori dei singoli porti.

Con le *“Linee di sviluppo del Porto di Castellammare”* vengono infatti fissate priorità di intervento e condivisi tra le istituzioni sottoscrittrici orientamenti generali che risultano in buona parte di attualità. Le tematiche individuate ribadiscono:

- la necessità di garantire la sicurezza degli ambiti portuali e dei contermini ambiti urbani;
- la ricerca di soluzioni in grado di tutelare le attività produttive esistenti quali la cantieristica navale, il diporto nautico, il trasporto passeggeri di linea, lo sviluppo del traffico di mega-yacht e giga-yacht e la pesca;
- la necessità di realizzare e prevedere servizi di interesse generale (sistemazione antincendio, ritiro rifiuti, antinquinamento e ritiro olii usati) rapportati alla flotta esistente nel porto.

Gli obiettivi condivisi di sviluppo del porto riguardano:

- la riqualificazione della zona portuale destinata al traffico passeggeri;
- lo sviluppo del trasporto pubblico locale anche con la realizzazione di nuove strutture di ormeggio;
- l’espansione delle attività marittime da favorire anche attraverso la eventuale delocalizzazione e la realizzazione di strutture di servizio;
- la separazione degli ambiti portuali destinati ad attività industriali (cantieristica) da attività di trasporto passeggeri e dalle navi di crociera e da attività legate al diporto nautico.

Infine, il documento *Linee di sviluppo* individua quattro macro ambiti funzionali del porto di Castellammare con le relative delimitazioni e ipotesi di intervento:

AMBITO A: industria navalmeccanica – (ampliamento esterno molo di sopraflutto)
Traffico navi da crociera e yacht in transito.

AMBITO B: (località acqua della madonna e silos magazzini generali)

Diporto nautico. Realizzazione di strutture dedicate al naviglio da diporto. Destinazione degli immobili esistenti per erogazioni servizi al diportista. Pesca e servizi accessori.

AMBITO C: (banchina Marinella e molo di sottoflutto)

Trasporto passeggeri e commerciale. Mega-yacht e giga-yacht. Servizi connessi e ausiliari al trasporto marittimo. Pesca e servizi accessori nei limiti delle vigenti Ordinanze della Capitaneria di porto. Servizio di erogazione carburante per naviglio.

AMBITO D: (Mare morto)

Diporto nautico e pesca. Adeguamento delle strutture esistenti comprese opere di difesa e progetto di riqualificazione funzionale alle attività di pesca.

6.2.1 Suddivisione attività portuali nello scenario attuale

L'assetto del porto di Castellammare secondo il PRG vigente e le linee guida citate prevede attualmente l'esercizio di attività riconducibili sostanzialmente alle seguenti funzioni:

- funzione cantieristica navale
- funzione diporto nautico e pesca
- funzione passeggeri
- servizi portuali generali

La definizione dei contenuti di queste attività è omogenea a quanto già declinato per gli altri porti. La distribuzione delle attività riconducibili a macro ambiti operativi vede nello stato attuale, così come riportato nella **Tavola MP01** la seguente ripartizione:

La funzione cantieristica navale va dall'estremo del porto a ponente delimitato dal molo foraneo di ponente, il molo borbonico fino alla banchina fontana e copre un'area utilizzata dalla Fincantieri di 254.000 mq di cui 177.000 mq in concessione e 77.000mq in proprietà derivanti dalla colmata del bacino del vecchio porto militare eseguita dalla società Navalmeccanica (poi Fincantieri) dopo il secondo conflitto mondiale.

La funzione diporto nautico e pesca è allocata in due diverse aree del porto. La prima

lungo la banchina fontana, e la banchina Magazzini Generali è destinata all'ormeggio delle unità da diporto e da pesca. La seconda, lungo la banchina del mare morto, è l'area compresa a levante tra il molo di sottoflutto e il pennello Quartuccio che delimita i confini del porto di Castellammare, è destinata anch'essa al diporto nautico e ad un progetto di riqualificazione funzionale alle attività di pesca.

La funzione passeggeri è allocata nell'area che va lungo la banchina Marinella e riguarda traffico crocieristico, traffico passeggeri da e per le isole.

Sevizi portuali generali previsti principalmente nell'area collocata lungo la banchina Marinella riguardano:

- ex servizi di interesse generale di cui al sop. 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.

6.2.2 Criticità nello scenario attuale

Alcune criticità indicate nei documenti predisposti dall'AdSP che richiedono i necessari approfondimenti riguardano in generale gli assetti demaniali: delimitazioni (ad esempio allineamento linea demaniale in corrispondenza proprietà Fincantieri), il quadro dei beni in consegna ad altre pubbliche amministrazioni ecc. In sostanza si segnala la necessità di una complessiva revisione e riorganizzazione delle problematiche riguardanti gli assetti demaniali e il quadro delle concessioni e autorizzazioni sviluppate nel tempo.

Per quanto riguarda invece le opere e gli interventi di manutenzione non si rilevano particolari criticità strutturali. Si rendono necessari adeguamenti della funzionalità delle infrastrutture e dei servizi di natura manutentiva che riguardano anche la manutenzione dei fondali in quanto anche il porto di Castellammare è soggetto al problema dell'insabbiamento dei fondali provocato in minima parte dal trasporto solido indotto dalle correnti litoranee, in misura più rilevante per il trasporto solido convogliato dallo sbocco di alcuni rivoli naturali, fra cui il rivolo S. Pietro, che raccoglie i sedimenti trascinati dagli eventi meteorici dalle pendici del monte Faito.

Tale evento provoca periodicamente l'interrimento dei fondali antistanti la banchina di "mare morto", ma, situazione più rilevante, l'apporto dei sedimenti provoca la progressiva occlusione dello sbocco a mare con rischi di rigurgito a monte, ove il rivolo attraversa la zona densamente abitata del centro storico

Il porto di Castellammare è ubicato su litorale vesuviano che è stato declassificato da SIN con DM n.7 del 11.01.2013. Poiché le competenze in tema di bonifiche sono state demandate dal citato provvedimento alle Regioni in cui ricadevano i siti di bonifica declassificati, per redigere ed eseguire il progetto di dragaggio dei fondali, sarà necessario procedere alla caratterizzazione dei fondali secondo le norme vigenti, avviando l'iter istruttorio presso gli uffici competenti della Regione Campania. Criticità strutturali, di non semplice soluzione ma comuni a una molteplicità di porti, sono costituite dalla collocazione in stretta continuità con il tessuto urbano che rende complesse soluzioni volte a dotare i servizi portuali di efficienti servizi di trasporto per merci e passeggeri.

6.2.3 Linee di indirizzo nello scenario al 2030

La riorganizzazione degli assetti portuali nel caso del porto di Castellammare non investe particolari interventi di revisione delle destinazioni funzionali delle aree ma riguarda prioritariamente una diversa gestione e organizzazione delle attività che conferisca maggiore efficacia e qualità ai servizi portuali.

Con il completamento del processo di accorpamento in seno all'AdSP dei tre porti di Napoli, Salerno e Castellammare si è provveduto nella riorganizzazione dell'Ente alla individuazione di un Ufficio territoriale dei porti di Salerno e Castellammare a cui è affidato il compito di costituire un presidio operativo dell'AdSP nel porto di Castellammare in grado di affrontare, anche con il supporto di altri uffici, le criticità rilevate nella erogazione di servizi e nella gestione dell'assetto complessivo del porto. L'ufficio dell'AdSP è ormai operativo nel Porto di Castellammare, conclusi i lavori di riammodernamento dell'edificio sito alla Banchina Marinella. Ai responsabili sono affidati, già da ora, compiti di armonizzazione delle procedure concessorie con le direttive Ministeriali in collaborazione con gli altri uffici dell'AdSP. Lo sviluppo del Porto di Castellammare si fonda sul potenziamento e una più efficiente organizzazione delle attività indicate. Il primo elemento di rafforzamento delle funzioni di sviluppo del porto riguarda le prospettive di crescita della cantieristica navale connessa ai progetti di investimento per la cantieristica. Nel tempo sono state sviluppate diverse ipotesi progettuali di infrastrutturazione dell'area destinata alla cantieristica.

Più di recente, in coincidenza con la delibera Cipe precedentemente richiamata, stanno emergendo ipotesi progettuali che contemperano interventi di sicurezza marittima con azioni di riorganizzazione e potenziamento dell'impianto cantieristico. Gli interventi di messa in sicurezza prevedono la demolizione dello scivolo di varo e la costruzione di una banchina con piano orizzontale. Le operazioni di varo saranno realizzate con un pontone semisommersibile. Tali investimenti che ammontano complessivamente a 75 milioni di euro di cui 35 già finanziati con delibera CIPE e 40 di investimento privato, hanno ovviamente un impatto economico e occupazionale rilevante e dunque rappresentano una questione presente e all'attenzione costante per garantire prospettive di crescita allo scalo e al sistema economico e sociale del territorio ma anche alla specializzazione, diversificazione e qualificazione del settore cantieristico dei porti facenti parte dell'AdSP.

Il potenziamento delle attività localizzate nell'Ambito C della banchina Marinella va perseguito in integrazione con quanto previsto nelle prospettive di crescita del sistema diportistico di alta gamma, che può vedere l'area stabiese inserita con una propria specificità nell'attività promozionale del sistema portuale campano anche attraverso campagne di promozione e informazione mirate a valorizzare le specificità del sito e delle aree retroportuali che vedono concentrate intorno a Castellammare attrattori di elevata qualità dal punto di vista paesaggistico e archeologico.

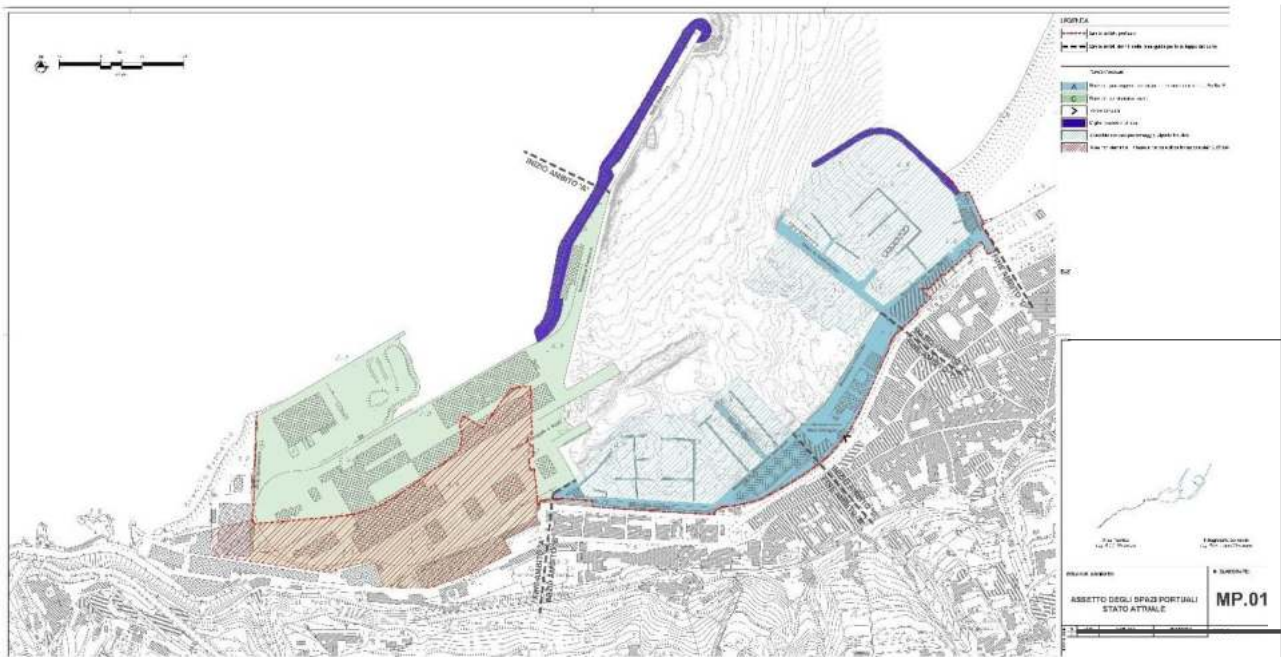
Si tratta pertanto di sviluppare da un lato nuove offerte diportistiche e crocieristiche e pacchetti turistici dedicati con itinerari di breve durata verso i siti più prossimi (Faito, Vesuvio, siti archeologici, penisola sorrentina) e dall'altro di valorizzare e rendere più efficienti i servizi a terra, ampliare gli attracchi possibili, verificare le esigenze di manutenzione dei fondali.

In questa area sono localizzati anche i servizi di interesse generale per i quali va previsto un miglioramento e una riorganizzazione congiuntamente alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e delle aree anche al fine del perseguimento di una più razionale organizzazione della mobilità interna all'area portuale e delle connessioni pedonali con la città.

I due ambiti omogenei dal punto di vista della destinazione d'uso Ambito B e D destinati al diporto nautico e pesca prevedono interventi di riqualificazione per la pesca e realizzazione di opere e attrezzature di ormeggio legate a tale funzione con un adeguato e coordinato sistema di moli, banchine e pontili con i necessari servizi alle unità da diporto e agli utenti.

6.2.4 Grafici

Tavola MP01- ASSETTO DEGLI SPAZI PORTUALI STATO ATTUALE



7. STUDI ESEGUITI PER LE SCELTE PIANIFICATORIE

L’Autorità di Sistema Portuale in coerenza con gli scenari prospettati nei masterplan dei porti di propria competenza ha avviato alcuni studi di prefattibilità, avvalendosi di specifiche competenze esistenti presso alcuni dipartimenti universitari di ingegneria e di urbanistica ed altri soggetti pubblici.

Ricorrendo quindi ad una qualificata collaborazione tecnico/scientifica l’AdSP ha avviato approfondimenti sia tecnici che economici sulle ipotesi di sviluppo prospettate nei citati documenti di indirizzo.

Più in dettaglio per le scelte programmatiche per il miglioramento della qualità ambientale, è stata stipulata nel 2017 una convenzione con il dipartimento di Ingegneria Industriale e dell'Informazione della Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli", in forza della delibera n.194 del 04.07.2017.

La convenzione, della durata di quattro mesi, si è poi conclusa in data 31.01.2018 ed ha prodotto uno studio articolato di prefattibilità sui seguenti argomenti:

- 1) valutazione sulle ipotesi di realizzazione di un deposito di stoccaggio in Porto di GNL;
- 2) elettrificazione delle banchine "lato mare" (cold-ironing), per il contenimento delle emissioni atmosferiche delle navi in fase di stazionamento;
- 3) elettrificazione delle banchine "lato terra", al fine di consentire la movimentazione delle merci sulle banchine tramite motori elettrici (anziché motori endotermici a combustione interna); tale soluzione riduce sia le emissioni di inquinanti atmosferici (riduzione del combustibile utilizzato per tonnellata di merce movimentata), sia le emissioni sonore;
- 4) sviluppo di nuove tecnologie innovative per il contenimento delle emissioni inquinanti delle navi ormeggiate;
- 5) ottimizzazione dell'illuminazione artificiale del sedime portuale, attraverso l'integrazione dei sistemi esistenti con sistemi illuminanti ad elevata efficienza (a parità di esigenza di illuminazione): studio di led di ultima generazione, studio di diffusori ottici a lente di ultima generazione, ecc.;
- 6) sfruttamento delle potenzialità da energie rinnovabili nel distretto portuale (in via semplificativa fotovoltaico).

Analogamente l’AdSP per migliorare la movimentazione su ferro delle merci nel porto

di Napoli, ha siglato il 10.04.2018 un protocollo di intesa con la società RFI per la creazione di un gruppo di lavoro congiunto con la finalità di studiare le possibili alternative per il potenziamento del collegamento infrastrutturale del porto alla rete ferroviaria nazionale. L'obiettivo specifico posto al gruppo di lavoro era quello di valutare la fattibilità di un nuovo fascio di binari, di lunghezza pari ad almeno 750m, nell'area di levante del porto in adiacenza al nuovo terminal contenitori, attualmente in fase di costruzione.

Gli esiti di tali studi sono stati riversati, alla fine delle attività del gruppo di lavoro, in un report dal titolo "Interventi di Sviluppo del Collegamento Ferroviario del Porto di Napoli", documento datato 19.12.2018 che indica quale soluzione fattibile la realizzazione di tale fascio in aree marine prospicienti la stazione ferroviaria di San Giovanni a Teduccio, che necessitano un ampliamento verso levante del porto in coerenza con quanto a suo tempo previsto dal piano regolatore del porto del 1958.

In ragione delle previsioni di ampliamento verso levante, avanzate già in fase di redazione del masterplan del Porto di Napoli, l'AdSP aveva già stipulato una convenzione con il Centro Interdipartimentale di Ricerca Urbanistica "Alberto Calza Bini" in forza della delibera n. 225 del 04.08.2017 per la redazione di uno studio di fattibilità (tecnica ed economica) di mirati interventi (opere infrastrutturali) da realizzare nell'area portuale di Napoli, lungo il litorale di San Giovanni a Teduccio, finalizzati alla mitigazione degli impatti sul retrostante tessuto urbano.

La convenzione, la cui durata è stata prorogata per recepire nello studio anche i risultati del predetto gruppo di lavoro istituito con RFI, si è conclusa in data 18.02.2019 con la redazione ed invio della documentazione finale.

In parallelo l'AdSP ha stipulato, in forza della delibera n.221 del 24.07.2018 un'ulteriore convenzione con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile ed Ambientale dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, allo scopo di approfondire le implicazioni idraulico/marittime legate alla realizzazione dell'ampliamento verso levante del Porto di Napoli, in base alle scelte operate negli studi ferroviari ed urbanistici.

La convenzione si è conclusa in data 27.02.2020 con la presentazione dei risultati degli studi da parte del prof. Del Giudice.

8. STRUMENTI PIANIFICATORI DEL PORTO DI SALERNO

Il primo riferimento è rappresentato dal Piano Regolatore del Porto di Salerno che fu adottato con Delibera di Comitato Portuale n. 6 del 12/05/2016 ma non approvato ai sensi di legge e la cui valenza è, pertanto, limitata alle previsioni di cui all'art. 22, comma 6, del D.lgs. n. 169 del 4/8/2016.

Tale documento è stato elaborato partendo dall'Adeguamento Tecnico Funzionale approvato dalla Regione Campania e che ha concluso la procedura della Valutazione di impatto ambientale con D.M. n. 150 del 27.05.2014. Le Linee di indirizzo programmatiche di sviluppo infrastrutturale portuale sono state approvate dal Comitato Portuale con Delibere nn. 5 del 09/05/2014 e n. 16 del 26/09/2014, confluite e confermate dalla Delibera di Comitato Portuale n. 06 del 12/05/2016. L'intento perseguito è quello di supportare la crescita della realtà portuale di Salerno, che vede al 2030 un valore dei traffici container triplicato rispetto al 2009 con la realizzazione e la razionalizzazione infrastrutturale capace di assorbire i tassi di crescita stimati. Si intende, inoltre, affrontare al meglio la sfida dello sviluppo sostenibile, risolvendo il problema dell'accessibilità dell'area portuale e del centro antico di Salerno e migliorando la qualità paesaggistica e la vivibilità della cerniera del waterfront urbano.

Il Master plan di Salerno propone:

- a) la razionalizzazione dello specchio acqueo portuale e delle relative aree operative, suddividendo l'ambito portuale in "aree territoriali omogenee":
 - i. Funzione passeggeri e merci "A"
 - ii. Funzione mista (pesca, cantieristica, diporto nautico, servizi tecnici nautici) "B"
 - iii. Funzione Commerciale Contenitori "D"
 - iv. Funzione Commerciale Merci varie "E"
 - v. Servizi generali portuali "I"
- b) Aumento della capacità di ormeggio dello scalo marittimo, nei limiti fisici dello specchio acqueo;
- c) Razionalizzazione e sistematizzazione degli ormeggi delle unità navali dei servizi tecnico-nautici;
- d) Miglioramento delle condizioni di sicurezza della navigazione in ambito portuale, con la realizzazione di una torre di controllo per i piloti ed

allargamento dell'imboccatura;

e) Integrazione infrastrutturale e funzionale fra il porto e la città.

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.

Per il porto di Salerno la criticità più rilevante è l'utilizzo promiscuo delle infrastrutture viarie in ingresso ed in uscita, per cui il completamento del progetto Porta-Ovest è fondamentale per il decongestionamento e la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico.

Con riferimento alla Logistica, uno degli assi portanti della visione di breve periodo di sviluppo del porto a riferimento del PRP è quello dell'adeguamento delle infrastrutture portuali alle mutate esigenze del trasporto marittimo, attraverso la realizzazione delle opere del Grande Progetto "Logistica e Porti – Sistema integrato portuale di Salerno":

- il consolidamento delle banchine (opera già completata);
- l'allargamento dell'imboccatura (opera in corso);
- l'approfondimento dei fondali (opera in corso).

Tale programma di interventi, una volta portato a compimento, consentirà l'ingresso nel bacino portuale, in piena sicurezza, anche alle navi di nuova generazione.

Sempre nell'ambito della Logistica, le opere previste dal nuovo P.R.P. adottato, che impattano fortemente sullo sviluppo dei segmenti merci e passeggeri, sono quelle appresso riportate:

- l'ulteriore prolungamento di m 220, da 360 a 580 metri, del Molo Manfredi, da destinare al traffico passeggeri, crocieristico in primo luogo (c.d. Polo Crocieristico), ma anche delle unità navali veloci per trasporto passeggeri;
- l'ampliamento verso mare della sezione trasversale costante del praticabile della diga foranea, a partire dall'attuale limite interno porto, per un'estensione lineare di circa 450 m da destinare anch'esso alla realizzazione del suddetto Polo Crocieristico;
- l'ampliamento del Molo di Ponente (di circa 24.800 m²), che si consegue con un

suo prolungamento lineare di 300 m in direzione sud-est (portandolo a m 662) ed un allargamento di 22 m dell'attuale sezione trasversale che raggiungerà i m 100, da destinare al traffico Ro-Ro e Ro-Ro pax;

- l'ampliamento del Molo Trapezio (di 7.470 m²), che si consegue mediante il prolungamento del molo stesso di 70 m per ciascun lato banchinato che passa da m 380 a m 450, da destinare al traffico container;
- l'ampliamento del Molo 3 Gennaio di circa m² 12.890 (portando la larghezza della testata a m 120) da destinare esclusivamente al traffico merci varie e rinfuse solide;
- la riconfigurazione dell'attuale linea di battigia della "Vecchia Darsena";
- la realizzazione di una struttura multipiano dedicata allo stoccaggio delle automobili, per rendere maggiormente funzionale l'utilizzazione degli spazi portuali, per consolidare questo segmento di mercato e consentire la disponibilità di aree funzionali allo sviluppo delle autostrade del mare.

Con tale complesso di interventi si realizzano le infrastrutture necessarie per un incremento significativo delle prestazioni offerte dallo scalo salernitano con conseguente possibilità di attrarre nuovi traffici. Di qui la assoluta necessità di disporre di aree retroportuali, possibilmente dotate di collegamento ferroviario alla rete nazionale, per dare vita ad un sistema di logistica integrata di adeguata ampiezza. Con il presente documento viene confermata la ripartizione esistente delle aree per tipologia merceologica.

Con riferimento alla Regolamentazione, analogamente a quanto previsto per il porto di Napoli, anche per il porto di Salerno 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 nel porto.

Il Porto di Salerno è tra i primi regional port a livello nazionale, con funzioni *multipurpose*. Con il nuovo PRP in corso di approvazione vengono confermate tutte le funzioni esistenti, puntando ad un incremento delle stesse mediante un potenziamento delle infrastrutture e la realizzazione di idonee aree retroportuali su cui innestare significative occasioni di sviluppo economico e benessere sociale.

8.1 Suddivisione delle attività portuali nello scenario attuale

Il Piano Regolatore Portuale adottato dall'Autorità, ma non ancora 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 solide;
- funzione mista;
- funzione passeggeri e merci (crociere, trasporto passeggeri, Ro – Pax e Ro –Ro);
- servizi portuali generali.

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:

- 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 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;
- attività commerciali e dei servizi in genere.

Funzione passeggeri e/o merci (crociere, 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 crocieristico.

8.2 Criticità nello scenario attuale

Le principali criticità dello scalo commerciale salernitano riguardano la necessità di:

- a) adeguare la portualità alle mutate esigenze del trasporto marittimo, consentendo l'ingresso nel bacino portuale in piena sicurezza anche alle navi di nuova generazione;
- b) incrementare la superficie di stoccaggio, mediante la realizzazione di una struttura multipiano per il traffico delle autovetture;
- c) acquisire la disponibilità di aree retroportuali onde potervi trasferire attività logistiche correlate ai traffici portuali e creare ex novo attività di prima lavorazione di prodotti in imbarco/sbarco (packaging,...), con riflessi positivi anche sulle condizioni di sicurezza delle operazioni portuali;
- d) mettere a disposizione del settore crocieristico strutture moderne e mezzi tecnologicamente avanzati ovvero costituire un polo crocieristico capace di competere in ambito nazionale ed internazionale;
- e) eliminare ogni forma di interferenza tra traffico veicolare con origine o destinazione porto commerciale e traffico urbano, dirottando il traffico da e per il porto su un collegamento stradale diretto, in galleria, tra il porto e lo svincolo autostradale di Salerno nord, così da alleggerire il traffico urbano dell'area occidentale della città.

Nelle more dell'individuazione di soluzioni progettuali, volte a superare le criticità evidenziate, si procederà comunque, d'intesa con l'amministrazione comunale, alla individuazione di aree retroportuali in cui collocare attività funzionalmente collegate con il porto commerciale.

Intanto, rispetto allo scenario configurato nel 2016, 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 impone di ripensare criticamente e di adeguare gli strumenti di pianificazione adottati fino ad oggi.

8.3 Linee di indirizzo nello scenario al 2030

Nel Porto di Salerno, attualmente, risultano vigenti i seguenti Atti di pianificazione:

- il Piano Regolatore Portuale elaborato dalla Sez. OO.MM. del Genio Civile, approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto 17/07/1974 n.444 e successivamente con Decreto Interministeriale 10/12/1974 n.3233;
- l'ultima variante al sopra citato Piano è stata redatta da quest'Autorità Portuale nel luglio 2008 ed è stata adottata con Delibera di Comitato Portuale n. 17 del 13.10.2008, previa condivisione del Comune di Salerno espressa con Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 30.07.2008. L'Autorità Portuale non ne ha completato l'iter procedurale di approvazione in quanto si è ritenuto più opportuno ricorrere allo strumento dell'Adeguamento Tecnico-Funzionale, anche al fine di abbreviare i tempi occorrenti alla realizzazione di alcune importanti infrastrutture portuali, indispensabili per il mantenimento dei traffici storici e consolidati);
- l'"Adeguamento Tecnico-Funzionale" del marzo 2010, approvato dal Consiglio Superiore LL. PP. con Voto n. 53 del 27.10.2010, che - in estrema sintesi - autorizza questo Ente a realizzare le seguenti infrastrutture nell'ambito del Porto Commerciale:
 - approfondimento dei fondali (m -17,00 nel canale di accesso; m -16,00 nel bacino di evoluzione; m -15,00 all'interno della darsena centrale e di quella di Ponente; m - 11,50 nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio ed alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi);
 - consolidamento dei cigli banchinati;
 - allargamento di m 100 dell'imboccatura portuale, che si consegue tecnicamente mediante l'accorciamento del molo di sottoflutto di una pari lunghezza, rendendo necessario anche il prolungamento della diga foranea (molo di sopraflutto) di m 200;
 - prolungamento del Molo Trapezio di m 130, mediante il prolungamento del molo stesso di 70 m per ciascun lato banchinato che passa da m 380 a m 510;
 - prolungamento del Molo Manfredi di m 180 da m 170 a m 350.

Gli interventi previsti dall'Adeguamento Tecnico-Funzionale (attuale strumento di pianificazione vigente in Porto), seppure fondamentali e strategici per lo Scalo salernitano, non sono sufficienti a garantire la completa ed ottimale utilizzazione del Porto, dacché con finalità di massimo sfruttamento delle potenzialità che lo scalo stesso sarebbe in grado di offrire all'incremento dei traffici marittimi, è necessario ampliare ulteriormente le banchine ed aumentare le capacità di ormeggio; il tutto, nell'ambito di un progetto generale compatibile sia con i limiti fisici dello specchio acqueo portuale racchiuso tra le esistenti opere foranee, che

con il contesto urbano del quale lo scalo commerciale è parte integrante.

Al fine di raggiungere tale obiettivo, si è reso necessario ricorrere alla redazione di un nuovo “Piano Regolatore Portuale”, con la procedura di cui all’art. 5 della legge 84/94.

Detta norma prevede che il documento di pianificazione, prima della formale e definitiva adozione da parte del Comitato Portuale, debba ottenere la previa intesa del Comune interessato.

Allo scopo di redigere una Proposta di Piano condivisa, sin dall’origine, da sottoporre (nella fase istruttoria successiva) alla procedura di adozione da parte del Comitato Portuale, è stato designato un gruppo di lavoro composto da dipendenti dell’Autorità Portuale e del Comune di Salerno, coordinato dal Segretario Generale.

Conseguentemente, è stata elaborata - in accordo con il Comune di Salerno - una ipotesi di sviluppo infrastrutturale. La documentazione tecnica prodotta dai citati professionisti e presentata, per estratto, ha ottenuto formale approvazione dal Comune di Salerno con la Delibera di Consiglio Comunale n. 23 del 21.04.2016 e dal Comitato Portuale dell’Autorità Portuale di Salerno con delibera n. 06 del 12/05/2016 di adozione del nuovo P.R.P.

Il nuovo “Piano Regolatore Portuale” 2016 consentirà, sostanzialmente, l’ampliamento dell’infrastruttura portuale nel suo complesso, mediante i seguenti interventi:

- ulteriore prolungamento del Molo Manfredi (circa 220 m), con allargamento costante della sezione trasversale di quest’ultimo fino a 50 m, da destinare esclusivamente al traffico crocieristico (realizzazione del nuovo Polo Crocieristico di Salerno), al netto di ulteriori 10 m di larghezza, da destinare al futuro porto di Santa Teresa. Cosicché, a lavori ultimati, l’infrastruttura avrà larghezza complessiva di 60 m;
- ampliamento (verso mare) della sezione trasversale costante del praticabile della diga foranea. È prevista una larghezza complessiva di 55 m, di cui 40 m destinati all’accoglimento di passeggeri e mezzi adibiti al loro trasporto, i restanti 15 m destinati al contenimento delle lame d’acqua tracimanti;
- ampliamento del Molo di Ponente (di circa 24.800 m²) che si consegue con un suo prolungamento lineare di 300 m in direzione sud-est ed un allargamento dell’attuale sezione trasversale di 22 m. Un’importante previsione progettuale riguardante la testata della diga di sottoflutto è rappresentata da un piccolo bacino protetto denominato ‘darsena di servizio’ destinato ad accogliere i

cosiddetti servizi tecnico-nautici del porto (i rimorchiatori, le imbarcazioni degli operatori portuali-piloti, ormeggiatori. Detto bacino comprende tratti di banchine attraccabili, lunghi rispettivamente 81 m, 30 m, 82 m, 35 m e 50 m, nonché un’imboccatura larga 40 m. La superficie dello specchio acqueo protetto è pari a 8.000 m². Nell’angolo sud-orientale del bacino è stata ricavata un’area emersa di forma rettangolare, di dimensioni 35 x 30 m², all’interno della quale collocare un edificio comprendente la torre di controllo (formalmente chiesta all’Autorità Portuale dai Piloti), i locali a servizio degli operatori dei Servizi Tecnico Nautici;

- ampliamento superficiale del Molo Trapezio (di 7.470 m²) che si consegue mediante il prolungamento del molo stesso di 70 m per ciascun lato banchinato (tale che, in testata, la detta infrastruttura abbia lunghezza di 90 m);
- ampliamento superficiale del Molo 3 Gennaio, tale da realizzare un fronte complessivo in testata molo di 120 m ed un definitivo incremento di superficie banchinata pari a circa 12.890 m²;
- riconfigurazione dell’attuale linea di battigia della c.d. “Vecchia Darsena”. Ai fini della completa e coerente utilizzazione della darsena, si è deciso di mantenere integralmente la configurazione prevista dall’Adeguamento Tecnico- Funzionale del 2010 che conferma le attività che storicamente si sono sempre svolte nell’ambito portuale di che trattasi. La sistemazione finale della citata darsena, ferma restando la sua destinazione ad attività di pesca, sportivo/associazionistica, diportistica e cantieristica, sarà oggetto di successiva progettazione di dettaglio da attuarsi in relazione alle future esigenze.

8.4 Note e tempistica per l’attuazione dello scenario al 2030

Tenuto conto dei vincoli rappresentati dalla necessità di disporre della provvista finanziaria per realizzare le opere, di tutti i permessi, pareri ed autorizzazioni prescritti dalla normativa vigente per gli interventi de quo, 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, dei progetti e delle azioni funzionali allo scenario delineato al 2030.

Riprendendo la tabella di sintesi degli obiettivi per il porto di Salerno fissati nel POT di seguito si dettagliano gli step temporali di attuazione del Master Plan al 2030.

Il primo intervallo temporale - **2018/2022** – corrispondente al breve periodo, è assorbito prevalentemente dall’esecuzione delle principali opere di infrastrutturazione per le quali si dispone delle risorse necessarie per la loro realizzazione . Opere già in corso o per le quali è stato avviato l’iter amministrativo di

acquisizione dei pareri e delle autorizzazioni necessari per la loro realizzazione. Tra queste le più significative sono quelle comprese nel Grande Progetto Logistica e porti – Sistema integrato Portuale di Salerno (dragaggio dei fondali e allargamento dell’imboccatura) e nel Grande Progetto Salerno Porta Ovest. 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 2020 /2022	Segmento
Infrastrutture	
Completamento Dragaggio Fondali	Merci/Pax
Completamento Allargamento Imboccatura	Merci/Pax
Impianto idrico e antincendio	Merci/Pax
Infrastrutture di security	Merci/Pax
Struttura Multipiano	Merci
Salerno Porta Ovest	Merci/Pax
Fabbricato servizi	Merci/Pax
Ponte Imbarco/sbarco passeggeri stazione marittima	Passeggeri
Prolungamento scogliera e banchina di riva S.Teresa	Nautica
Imboccatura Porto Masuccio	Nautica
Adeguamento banchina porto turistico Masuccio	Nautica
Razionalizzazione spazi e immobili	
Realizzazione retroporto	Territorio
Integrazione processi amministrativi/operativi	
Servizi Generali	AdSP
Piano di Security	AdSP
Piano Energetico	AdSP

Il secondo intervallo temporale - 2023/2030 - corrispondente al medio e lungo periodo è contraddistinto dall’implementazione di quelle opere o interventi infrastrutturali che non sono finanziate o lo sono solo in parte, per le quali occorre effettuare gli studi propedeutici alla progettazione ed acquisire le autorizzazioni, i permessi ed i pareri previsti dalla normativa vigente, nonché dal completamento delle opere avviate nei periodi precedenti.

In tale periodo si prevede la realizzazione e messa a regime dei tre obiettivi a più ampio raggio, rappresentati dalla realizzazione di un retro-porto, 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.

II Fase 2023 /2030	
Infrastrutture	Segmento
Terminal Traghetti	Merci/Pax
Prolungamento Molo Manfredi secondo PRP adottato	Pax
Integrazione processi amministrativi/operativi	
SUA	AdSP
Informatizzazione Autorità Portuale	AdSP
Concertazione e pianificazione strategica e controllo	
Completamento Piano Regolatore	Territorio

8.5 Linee di indirizzo per una gestione, in ambito portuale, delle aree demaniali marittime coerente con le ipotesi programmatiche

Nel presente paragrafo si è cercato 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

L'ambito A1 è destinato oltre che alla funzione passeggeri anche all'imbarco e sbarco di rotabili e merci, gli ambiti A2 e A3 sono esclusivamente adibiti a funzione passeggeri

A1 – Subfunzione passeggeri, autostrade del mare e materiale rotabile

Molo Trapezio

- Area utilizzata per lo stoccaggio dei rotabili

Come già accennato in precedenza, il molo Trapezio è suddiviso in sei grandi piazzali di stoccaggio, tutti di forma regolare, ampi e profondi, intorno ai quali corrono strade che costituiscono l'asse portante dalla viabilità del molo.

Uno dei sei piazzali è parzialmente destinato alla movimentazione e stoccaggio dei rotabili.

Detta porzione è prospiciente l'area della banchina Rossa, di cui al successivo punto, destinata ai rotabili ed è divisa dalla stessa da una strada di attraversamento, che collega la strada che corre esternamente lungo il muro di cinta portuale all'area operativa di ciglio banchina.

Banchina Rossa

- Area utilizzata per lo stoccaggio dei rotabili

La banchina è dotata di un unico fronte d'accosto con gli ormeggi 20 e 21, adatti a navi di medie dimensioni. Il posto d'ormeggio 21 è idoneo all'attracco di navi Ro-ro con portellone di poppa. L'adiacente piazzale di stoccaggio, di forma molto regolare, è particolarmente ampio e profondo. Queste caratteristiche hanno suggerito di destinarlo, prevalentemente, al traffico autoveicoli nuovi.

Negli ultimi anni, il settore dei rotabili nel Porto di Salerno ha fatto registrare un notevole trend di crescita e recenti stime, attendibili, autorizzano a pensare che nei prossimi anni si verificherà un ulteriore, notevole, incremento. I piazzali operativi del Porto destinati alla suddetta tipologia merceologica sono, già attualmente, insufficienti a soddisfare le esigenze del traffico consolidato. Per questa ragione si è previsto di edificare, sulla cosiddetta "Banchina Rossa" del Porto, un sistema di parking carrabili pluripiano, adatti allo stoccaggio dei rotabili. A tal fine si propone lo spostamento della strada sul confine tra aree rotabili-passeggeri e contenitori in modo da creare un unico piazzale per rotabili dove sia possibile costruire la suddetta struttura.

Molo di Ponente

- Aree utilizzate per lo stoccaggio dei rotabili

Il Molo è dotato di un unico fronte d'accosto per le navi con gli ormeggi dal 22 al 25. Il posto d'ormeggio di radice (22-23) parte dall'angolo della darsena di Ponente ed è, quindi, idoneo all'attracco di navi Ro-Ro con portellone di poppa. Il posto d'ormeggio (23-24) è caratterizzato da buoni fondali e da una relativa facilità di manovra.

Il posto di ormeggio 24-25 di testata è caratterizzato dalla presenza di briccole di accosto (entrate in funzione nella seconda metà del 2006) che, unite ad un pontone galleggiante carrabile, fanno sì che tale accosto sia idoneo all'attracco di navi Ro-Ro con portellone di poppa.

Il posto di ormeggio 26, di nuova realizzazione, è anch'esso caratterizzato dalla presenza di briccole di accosto ed è finalizzato alla realizzazione di un ulteriore posto di ormeggio per le navi Ro-Ro e Ro/Pax.

Il piazzale di stoccaggio, di forma approssimativamente triangolare, è adeguatamente ampio nella sola parte di radice del molo, riducendo rapidamente la propria profondità verso la zona di testata.

Il piano prevede di destinare l'ambito a due distinte tipologie merceologiche del settore rotabili:

- ❑ Autoveicoli di nuova fabbricazione, che richiedono ampie aree di stoccaggio ed ormeggi di tipo Ro-Ro;
- ❑ Autoveicoli delle Autostrade del Mare, che hanno minori esigenze di spazio, ma che necessitano di ormeggi agevoli con buoni pescaggi e di piazzali di accumulo

attigui ai cigli di banchina.

La viabilità dell'area omogenea de quo è stata razionalizzata al fine di garantire la fluidità dei traffici in imbarco e sbarco e l'accumulo dei veicoli in attesa dell'imbarco. Al fine di garantire lo svolgimento delle attività di controllo da parte delle istituzioni competenti (Polizia di Frontiera, Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza) nei confronti dei passeggeri provenienti da paesi extra Schengen attraverso linee Ro-Ro e Ro/Pax, questa Amministrazione ha realizzato, al posto di ormeggio n. 21 alla banchina Rossa, un sistema di controllo canalizzato attraverso idonee strutture di servizio prefabbricate leggere.

Alla testata del Molo di Ponente è prevista la realizzazione di un **terminal traghetti**, dotato di tutti i necessari servizi (biglietterie, sala di attesa, punto ristoro, servizi igienici, servizi telefonici, postali e bancari, rivendite di tabacchi e giornali, ufficio informazioni, tour guidati, locali commerciali, strutture necessarie per consentire agli enti competenti di effettuare i controlli previsti dalla vigente normativa in materia di "security", parcheggio, ecc).

A2 – Sub-funzione passeggeri isole minori - area dedicata a strutture di accoglienza e gestione passeggeri diretti alla costiera amalfitana, cilentana e isole minori. L'area attualmente non si presenta come unico elemento uniforme in quanto oltre all' area del Molo Manfredi ricomprende, anche se esterna al porto commerciale, il molo di sopraflutto del Porto turistico Masuccio Salernitano. La prima area è utilizzata per la movimentazione di passeggeri imbarcanti /sbarcanti da unità veloci e/o di maggiore dimensioni per i collegamenti principali e/o a maggiore distanza, la seconda per la movimentazione di passeggeri imbarcanti/sbarcanti da navi traghetto.

A3 – sub-funzione crociere

Molo Manfredi - Area "Polo crocieristico" (approdi e servizi per le linee di crociera e traffici passeggeri intercostieri);

A partire dal 2007 si è sviluppato il comparto della crocieristica nel porto di Salerno inserendolo nel circuito dei più importanti Scali crocieristici del Mediterraneo. Un forte impulso è stato dato al settore con la realizzazione, al Molo Manfredi, del nuovo Polo crocieristico e della nuova Stazione Marittima, potendo dedicare l'intera banchina all'accoglienza delle navi da crociera.

La banchina allo stato attuale consente, e come da regolamentazione della Autorità marittima – Ordinanza CP Salerno n. 21/2018, l'ormeggio delle navi con pescaggio massimo consentito ml. 6,70, salve le successive eventuali variazioni disposte dalla competente Autorità marittima.

Il progetto di dragaggio previsto al Molo Manfredi c.d. Polo Crocieristico, – per il quale

si è reperito il finanziamento, prevede l'approfondimento dei fondali a m. -10,00 batimetria riferita al livello medio delle basse maree sigiziali (il progetto fa salvi eventuali offerte migliorative in sede di gara che portino a -11,50 la batimetria riferita al livello medio delle basse maree sigiziali).

Va però precisato che detta area vive, per motivazioni connesse alla stagionalità, di periodi ad altissima intensità produttiva (maggio/ottobre) e periodi di ridotta attività (novembre/aprile). Tale condizione potrebbe stimolare, nei 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 e/o di promozione (mostre, convegni, fiere, spettacoli, 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.

Nella fase di attuazione del riassetto del Molo Manfredi, andranno gestite le concessioni esistenti in quel bacino o attraverso una delocalizzazione o con una riduzione percentuale proporzionale alle occupazioni preesistenti.

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/o dalla disomogeneità delle attività svolte. 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 fini “cittadini” (pesca, sportivo/associazionistica, diportistica e cantieristica) – Autorità pubbliche

Molo di Ponente - Area darsena cittadina – Molo Manfredi – Banchina Rossa –

La “Vecchia Darsena” detta anche Darsena cittadina, la cui estremità settentrionale ricade in corrispondenza del vecchio porto di Salerno, è stata oggetto nel corso degli anni di lunghi dibattiti alla ricerca di un compromesso fra le esigenze relative al traffico merci e quelle volte a tutelare l'attività turistica e da pesca. Il compromesso raggiunto prevede l'utilizzazione di tutta la darsena ai fini “cittadini” e alle Autorità operanti in ambito portuale (Autorità di sistema portuale, Dogana, C.P., Finanza, Polizia di frontiera, Carabinieri-Forestali, PIF portuale USMAF), facendo salva la

presenza di un punto ristoro ed attività di alaggio e varo in concessione. Conseguentemente, per il Molo 3 Gennaio e per la Vecchia Darsena, nel nuovo P.R.P. si prevede di mantenere integralmente la configurazione prevista nel documento già citato del 2010, rendendo il Molo 3 Gennaio perfettamente rettangolare, con larghezza costante di 120 m, per la parte terminale lunga 260 m e limitandosi ad eliminare il pennello ortogonale lungo 40 m e largo 20 m radicato alla parte terminale del Molo 3 Gennaio, il quale presenterà una larghezza costante pari a 120 m. La sistemazione finale della “Darsena Cittadina”, fermo restando la sua destinazione ad attività di pesca, sportivo/associazionistiche, diportistiche e cantieristiche, sarà oggetto di successiva progettazione di dettaglio da attuarsi in relazione alle future esigenze. Una migliore funzionalità è comunque necessaria.

Nei disegni allegati al PRP è indicata una possibile utilizzazione della darsena nell'immediato futuro.

Sostanzialmente la soluzione prevede la presenza di un tratto di banchina e di un congruo specchio acqueo antistante destinato alle Autorità operanti nel porto ed una suddivisione dello specchio acqueo restante fra flotta diportistica, sportiva e peschereccia.

In sede di PRP (v. tavola della zonizzazione) si è ritenuto necessario riservare alle attività di pesca una striscia di terrapieno adiacente alla banchina di 20 m di larghezza, più che sufficiente per le necessità viarie e per quelle collegate alla pesca (deposito reti ed attrezzi).

Si rappresenta, infine, che l'Ente intende potenziare i servizi portuali e le condizioni di safety e security nel Porto commerciale. A tal fine ha previsto la realizzazione sulla banchina Ligea (funzione commerciale zona A2-Area omogenea per merci varie e rinfuse solide) di un fabbricato in cui sistemare uffici/spazi di servizio necessari all'espletamento delle attività di alcuni Enti-Amministrazioni che operano nel Porto commerciale e che, attualmente, utilizzano strutture non adeguate dal punto di vista delle esigenze funzionali e tecnico-operative (Polizia di Stato, Capitaneria di Porto – Servizi Nostromi, Sportello Unico Doganale, Guardia di Finanza, Carabinieri-Forestali, Servizio Veterinario del Porto), situati, oggi, in posti diversi.

B2 – sub- funzione servizi tecnico-nautici - (rimorchio, pilotaggio, ormeggio). Nell'ambito di tale sub-funzione le aree ad essa destinate sono presenti in vari punti del porto commerciale. L'ormeggio dei mezzi nautici di servizio quali rimorchiatori, pilotine e bettoline trovano la loro collocazione attualmente presso il Molo Manfredi, Banchina rossa e Banchina Ponente. È da rilevare, tuttavia, che tale situazione non

appare ottimale in quanto sarebbe opportuno che venissero collocati in un unico punto mediante la realizzazione di una darsena a loro dedicata, come già previsto dal PRP adottato dal Comitato portuale della cessata Autorità Portuale di Salerno. L'ubicazione di tale importante previsione progettuale è prevista alla testata della diga di sottoflutto con un piccolo bacino protetto denominato "darsena di servizio" destinato ad accogliere i cosiddetti "Servizi tecnico-nautici" del porto (i rimorchiatori, le imbarcazioni dei piloti e degli ormeggiatori) e alcune Autorità (C.P., Carabinieri-Forestali, Polizia, Finanza). La superficie dello specchio acqueo protetto è pari a 8.000m². Nell'angolo sud-orientale del bacino è stata ricavata un'area emersa di forma rettangolare, di dimensioni 35 x 30 m², all'interno della quale collocare un edificio comprendente la torre di controllo (formalmente chiesta dai Piloti) nonché i locali a servizio degli operatori dei Servizi Tecnico Nautici.

D- Funzione commerciale 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 di confermare la localizzazione sul Molo trapezio delle attività connesse alla funzione contenitori e in misura residuale alla funzione merci varie.

Molo Trapezio

- Aree utilizzate per lo stoccaggio dei container

Le caratteristiche del molo Trapezio hanno indotto a destinare questo molo alla tipologia merceologica dei contenitori, che richiede ormeggi idonei a navi di grandi dimensioni, con buoni pescaggi, nonché piazzali di movimentazione e stoccaggio estesi e vicini tra loro, al fine di consentire un efficace e sicuro impiego delle moderne attrezzature meccaniche di cui sono dotati i terminalisti che operano in questo settore. La banchina è dotata di tre fronti d'accosto con gli ormeggi dal 13 al 19, tutti dotati di buoni fondali. Gli ormeggi 13-14, 14-15 e 17-18 hanno lunghezza sufficiente all'attracco di navi di grosse dimensioni. Il posto di testata (16) è, invece, adatto solo a navi di medie dimensioni.

I citati tre fronti di accosto (Trapezio Levante, Testata e Ponente) sono stati oggetto, dal 2011 al 2015, di lavori consolidamento dei cigli banchina mediante infissioni di paratie verticali composte da pali metallici tubolari di grande diametro che realizzano gli elementi strutturali principali, alternati a palancole metalliche con profilo a forma di "zeta" a chiusura tra gli elementi principali il tutto ancorato con un sistema di travi e tiranti alla struttura preesistente.

La viabilità portuale suddivide il molo Trapezio in sei grandi piazzali di stoccaggio, tutti di forma regolare, ampi e profondi. I due piazzali posti alla radice del molo sono gli

unici del porto a non godere di un fronte di affaccio diretto sui cigli di banchina.

- Area utilizzata per lo stoccaggio di merce varia

Uno dei sei piazzali del molo Trapezio ospita gli edifici e gli impianti del terminal per la merce varia e refrigerata. La struttura coperta ha una superficie soppalcata di m² 2.700. Grazie al soppalco realizzato la superficie utilizzabile per lo stoccaggio della merce è di circa 4.000.

L'ormeggio di radice sul lato occidentale del molo (posti di ormeggio 19-20) è prospiciente all'impianto di conservazione della frutta esotica, la cui vicinanza al muro di sponda privilegia l'impiego di quel tratto di banchina per tale tipologia di traffico.

E -Funzione Commerciale merci varie e rinfuse solide

Tale funzione racchiude tutte le attività connesse alla movimentazione e stoccaggio di merci di varia natura comprese le rinfuse solide e, in misura residuale, i contenitori. La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni prevede di confermare la localizzazione in adiacenza alla banchina Ligea e sul molo 3 Gennaio.

Banchina Ligea

- Aree utilizzate per lo stoccaggio delle merci varie

La banchina è dotata di un unico fronte d'accosto con gli ormeggi 11 e 12, adatti a navi di medie dimensioni. Entrambi i posti d'ormeggio sono idonei all'attracco di navi Ro-Ro con portellone di poppa.

- Area di piccole dimensioni utilizzata per lo stoccaggio dei container

Alla Banchina Ligea è presente un'ulteriore piccola area di circa m² 2.900 attualmente destinata alla movimentazione e deposito dei container, di cui si prevede in futuro lo spostamento in area contenitori

Molo 3 Gennaio

- Aree utilizzate per lo stoccaggio delle merci varie

Il molo è dotato di un fronte d'accosto principale (lato di ponente) con gli ormeggi dall'8 al 10, caratterizzati da buoni fondali e da una relativa facilità di manovra.

La testata dello sporgente ospita il posto d'ormeggio n. 7 di lunghezza modesta (m 66).

Il piazzale di stoccaggio, stretto e lungo, ha un'estensione planimetrica modesta, ma ha il vantaggio di svilupparsi immediatamente a ridosso del lungo ciglio di banchina di ponente.

Su tale molo è presente un impianto di trattamento rifiuti il quale è prevista la delocalizzazione.

Le aree a rotazione previste possono essere oggetto di concessione in relazione ad esigenze di cui all'art. 24 del Reg. Cod. Nav. e programmati investimenti da parte dei

concessionari.

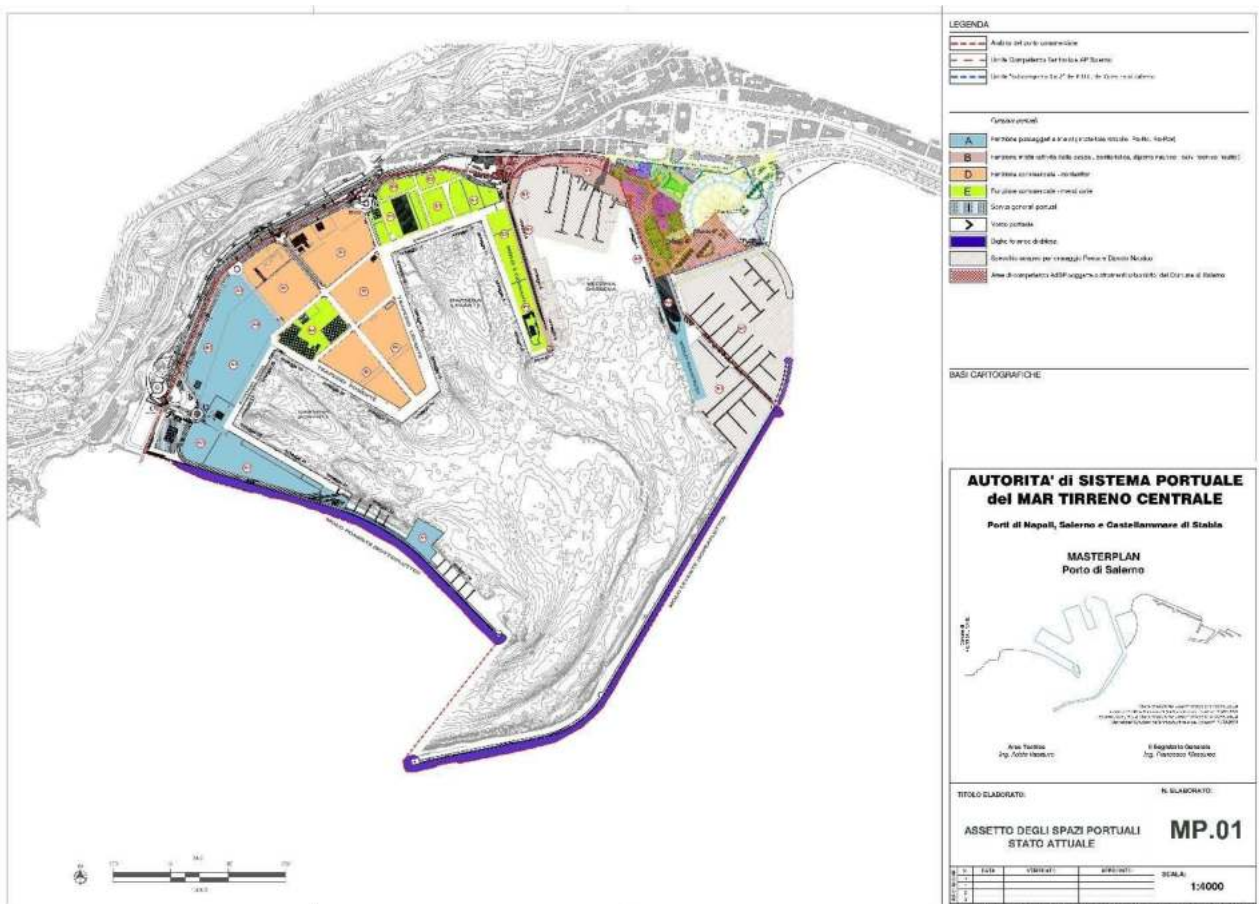
Per quanto innanzi, con riferimento alle suelencate aree territoriali omogenee, sarà, dunque, possibile realizzare nuovi volumi nelle seguenti aree funzionali:

- area del nuovo “polo crocieristico” (attuale prolungamento del Molo Manfredi, prolungamento di progetto del Molo Manfredi fino al Molo di sopraflutto ed ampliamento del praticabile interno diga foranea);
- area Ro-Ro e Ro-Pax della Banchina di Ponente;
- area Contenitori, Ro-Ro, Merci varie e Rinfuse del Molo Trapezio, della Banchina Rossa e della Banchina Ligea;
- area Merci varie e Rinfuse solide del Molo 3 Gennaio.

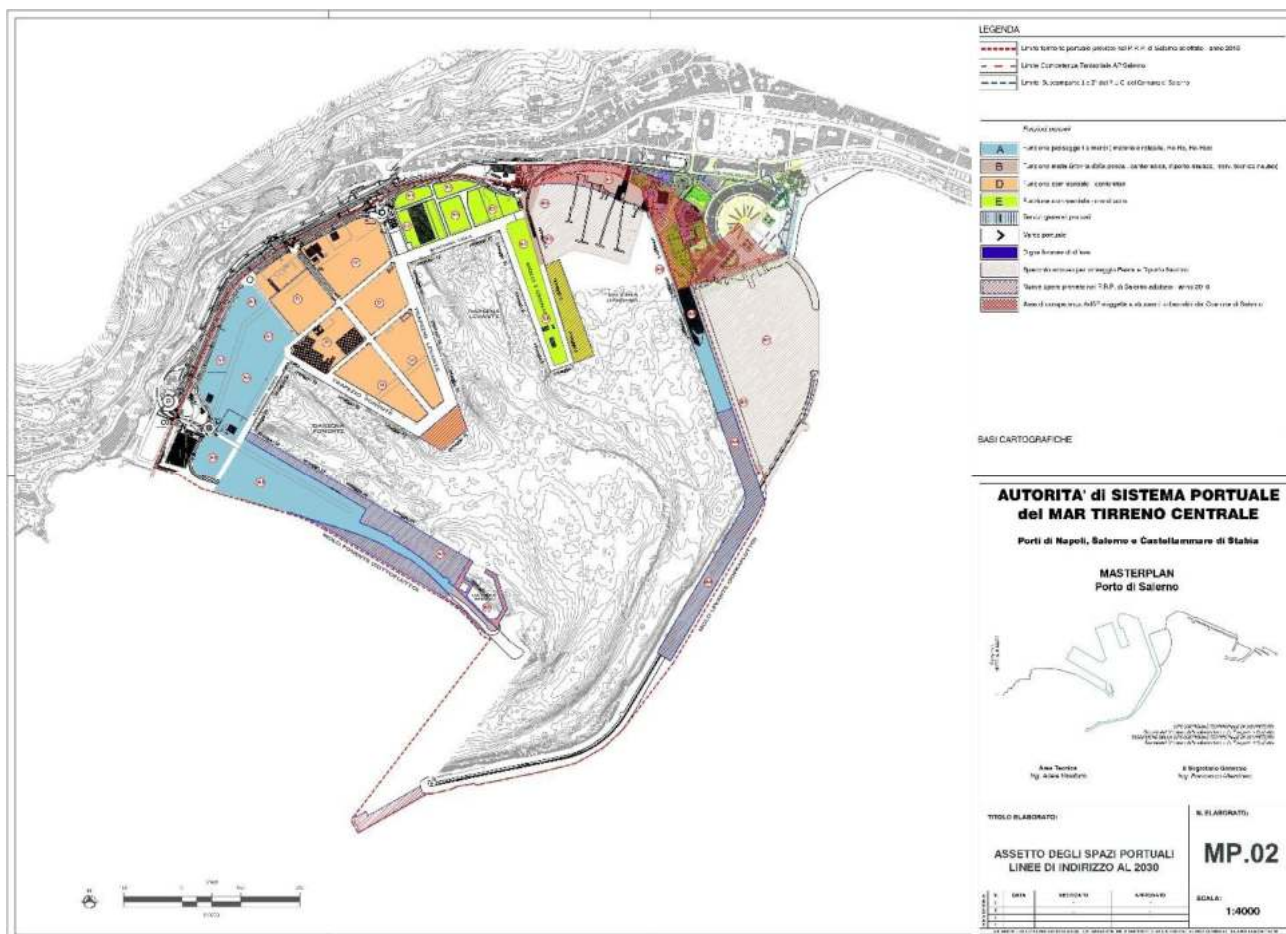
8.6 Documentazione Allegata

Allegati Grafici:

1. Tavola MP01 - ASSETTO DEGLI SPAZI PORTUALI STATO ATTUALE



2. Tavola MP02 - ASSETTO DEGLI SPAZI PORTUALI LINEE DI INDIRIZZO AL 2030 e sua *appendice**



In particolare, si precisa che in riferimento al Molo 3 Gennaio, nelle more dell'implementazione delle previsioni di cui all'adottato P.R.P. 2016, permane anche la destinazione d'uso ad attività di pesca, come previsto dal Masterplan delibera Comitato Portuale n. 15 del 10/10/2011.

8.7 Il MasterPlan dello "Stato Attuale" e di "Progetto" (Piano di Zonizzazione) del Porto Masuccio Salernitano

Il MasterPlan del Porto "Masuccio Salernitano", redatto nelle sue due formulazioni dello "Stato Attuale" (concessioni demaniali marittime in essere) e del "Piano di Zonizzazione" (*Progetto* delle destinazioni funzionali delle aree portuali) costituisce il quadro di riferimento territoriale e funzionale per dare progressiva attuazione agli indirizzi strategici assunti dall'AdSP-MTC UTPSA per il perseguimento delle prospettive di sviluppo e gestione sostenibile del Porto di che trattasi che, ubicato in area urbana centrale del Comune di Salerno, è inserito nella circoscrizione amministrativa dell'AdSP-MTC.

A tale scopo, si allegano al presente P.O.T. 2020-2022:

- un elaborato relazionale **R1** denominato “Relazione Generale e Norma Tecnica”;
- un elaborato grafico **MP.01** denominato “MASTERPLAN Stato Attuale - schema planimetrico delle concessioni demaniali marittime in essere”;
- un elaborato grafico **MP.02** denominato “MASTERPLAN di Progetto: PIANO DI ZONIZZAZIONE - planimetria delle destinazioni funzionali delle aree portuali”.

In particolare, l’articolato di norma tecnica disciplina l’attuazione della *Zonizzazione* di MasterPlan e pertanto, unitamente ai su richiamati elaborati grafici, individua la delimitazione dell’ambito e l’assetto complessivo del Porto Masuccio Salernitano, le caratteristiche dimensionali e le destinazioni funzionali delle aree portuali definendone il regime d’uso e di trasformazione, nonché le opere infrastrutturali stradali e le dotazioni di servizi necessari per lo svolgimento ottimale delle attività portuali, nel rispetto dei requisiti normativi di sostenibilità ambientale e socio-economica.

Ai suddetti elaborati tecnici integralmente si rimanda.

9. GLI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE NEI PORTI DELL'ADSP

9.1 Il Porto di Napoli

9.1.1 Gli interventi infrastrutturali già finanziati e programmati.

Diversi interventi infrastrutturali sono stati realizzati dal 1999 ad oggi con i finanziamenti resi disponibile con specifiche leggi, quale la legge n. 413/1998, n. 488/1999, n. 388/2000, n. 166/2002 oltre che con fondi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Si elencano di seguito gli interventi in corso o ultimati dal 2017 ad oggi:

Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA.

- Importo lavori € 114.569.560,54
- Importo somme a disposizione € 36.103.766,75
- Importo complessivo € 150.864.761,56
- Contratto d'appalto in data 12.10.2011 n. 6604 di rep.
- Consegna lavori 28.09.2011
- Ultimazione lavori 14.03.2017
- Collaudo in data 23.02.2017

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 lavori € 24.078.882,55
- Importo somme a disposizione € 4.921.117,45
- Importo complessivo € 29.000.000,00
- Contratto d'appalto in data 24.02.2011, n. 6868 di rep.
- Consegna lavori 5.11.2012
- Risoluzione contratto in data 09.01.2019 delibera n. 5
- Nuovo contratto d'appalto rep. n. 373 del 1.09.2020
- Consegna lavori di completamento prevista ottobre 2020

Consolidamento del molo Immacolatella Vecchia - lato Piliero.

- Importo lavori € 3.301.873,52
- Importo somme a disposizione € 1.021.202,37
- Importo complessivo € 4.323.075,89
- Contratto d'appalto in data 11.12.2013, n. 7201 di rep.
- Consegna lavori 21.1.2014

- Ultimazione lavori 15.12.2016
- Collaudati con certificato in data 14.06.2017

Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine.

- Importo lavori € 11.354.576,22
- Importo somme a disposizione € 1.845.423,78
- Importo complessivo € 13.200.000,00
- Contratto d'appalto in data 28.02.07, n. 4953 di rep.
- Consegna lavori 21.06.2010
- Risoluzione contratto in data 22.11.2013 delibera n. 520
- Nuovo contratto d'appalto rep. n. 7441 del 30.12.2014
- Consegna lavori di completamento in data 10.06.2015
- Ultimazione lavori 16.09.2016
- Lavori collaudati in data 21.11.2017

Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini.

- Importo lavori € 7.962.311,15
- Importo somme a disposizione € 2.846.688,85
- Importo complessivo € 10.809.000,00
- Contratto d'appalto in data 28.12.2017, n. 8226 di rep.
- Inefficacia contratto in data 24.01.2019 delibera n. 23
- Nuovo contratto d'appalto rep. n. 320 del 15.05.2019
- Consegna lavori 11.05.2020

Adeguamento e ristrutturazione banchina di levante al molo Flavio Gioia e calata Granili.

- Importo lavori € 12.880.914,14
- Importo somme a disposizione € 2.772.085,86
- Importo complessivo € 15.653.000,00
- Aggiudicazione lavori delibera n. 136 del 09.04.2013
- Inefficacia delibera n. 136/2013 e riaggiudicazione lavori delibera n. 298 del 16.10.2018
- Contratto d'appalto stipula prevista ottobre 2020.
- Consegna lavori prevista ottobre 2020

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

- Importo lavori € 1.562.704,10

- Importo somme a disposizione € 437.295,90
- Importo complessivo € 2.000.000,00
- Contratto d'appalto in data 18.07.2016, n. 7851 di rep.
- Consegna lavori 05.07.2016
- Ultimazione lavori 22.12.2016
- Collaudo 12.04.2017

Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante

- Importo lavori € 37.554.392,54
- Importo somme a disposizione € 8.045.607,46
- Importo complessivo € 45.600.000,00
- Contratto d'appalto in data 11.12.2017, n. 8200 di rep.
- Consegna lavori 16.10.2017
- inizio lavori 11.12.2017
- Ultimazione lavori entro dicembre 2020

mentre è ancora in fase di progettazione il

- Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di del Molo Carmine. € 12.000.000,00

Sono stati avviati i nove interventi del **Grande Progetto Logistica e porti: sistema portuale integrato del Porto di Napoli**, il cui finanziamento complessivo è stato originariamente pari ad € 154.200.000, di cui nella programmazione 2007-2013 € 5.987.973,14, mentre il completamento degli stessi interventi è transitato nella programmazione 2014-2020, per un importo di € 148.212.026,86. Con Delibera di Giunta Regione Campania n. 503 del 22/10/2019 i due interventi inerenti al sistema logistico del Porto di Napoli denominati A2. Collegamenti stradali e ferroviari interni” con costo ammesso di € 26.500.000,00 e A9. Escavo dei fondali dell’area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati” con costo ammesso di € 33.625.324,66, sono stati deprogrammati dal POR FESR Campania 2014-2020 in favore del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

Si riporta nell’allegato 1 l’elenco complessivo delle opere riportante l’importo originario, quello aggiornato a seguito della rimodulazione del quadro economico post gara nonché la fonte di finanziamento aggiornata al 2020.

I lavori dell’ex Grande Progetto mirano al riassetto organico del Porto di Napoli ed alla sistemazione e messa in sicurezza strutturale di alcune infrastrutture già esistenti dell’area portuale.

In particolare, alcuni interventi come l’escavo dei fondali ed i nuovi collegamenti

stradali e ferroviari sono inseriti nel contesto di appalti già in corso. Infatti, nella cassa di colmata della Darsena di Levante, intervento già finanziato con altri fondi, sono stati riversati i materiali derivanti dall'escavo dei fondali del Porto di Napoli. La stessa Darsena sarà collegata alla parte di ponente del porto con un collegamento stradale, che prevede il riassetto di strade già esistenti e sarà collegata con una nuova linea ferroviaria, che consentirà di ridurre in modo sensibile il traffico di merci su gomma con una maggiore ripartizione modale su ferro e conseguenti riduzioni dell'inquinamento atmosferico.

Al fine di pervenire ad un auspicato potenziamento e sviluppo del porto, che permetta di vincere non solo le sfide attuali del mercato ma anche di conseguire gli obiettivi che la riforma dei porti impone, allargando la visuale ad un ambito più esteso del territorio portuale ed una visione di logistica che abbracci gli altri porti campani (Castellammare di Stabia e Salerno), le aree retro-portuali, gli interporti ed i relativi collegamenti stradali e, principalmente, ferroviari, sono necessari altrettanti impegnativi interventi infrastrutturali, che abbraccino i vari ambiti e le diversificate funzioni portuali.

Le tabelle dell'allegato 2 riportano l'ultima proposta di Programma Triennale delle opere 2021- 2022, nonché l'elenco annuale 2021.

9.1.2 Gli interventi infrastrutturali da promuovere e concretizzare.

Procedendo da ponente verso levante si descrivono gli interventi infrastrutturali che si intendono necessari con le rispettive finalità ed il relativo impegno economico. Nell'ambito del **Porto storico**, sono previsti e in corso di successive attuazioni, tre interventi infrastrutturali derivanti dalla suddivisione del progetto di "Riqualificazione dell'area Monumentale del Porto di Napoli", redatto dal raggruppamento temporaneo di progettazione, con capogruppo Sarl d'Architecture Euvè Blisson Saint Gealme, vincitore del concorso internazionale di idee, bandito nel 2004 dalla società Nausicaa spa, per la riqualificazione del waterfront portuale.

Il progetto, che riguarda tutta l'area ricompresa tra la Darsena Acton e l'Immacolatella Vecchia, è stato concepito come un progetto unitario che, oltre a prevedere la riqualificazione e miglioramento delle infrastrutture esistenti, la valorizzazione architettonica dei luoghi e il potenziamento dell'efficienza trasportistica di quest'ambito portuale, ha assunto quale centralità del progetto il rapporto tra città e porto e, in particolare, della connessione tra il sistema portuale e i tessuti urbani retrostanti, introducendo nuovi spazi urbani e di connessione con la città.

L'elaborazione dell'intero progetto è stato, successivamente alla prima stesura definitiva, suddiviso in tre fasi di realizzative, indipendenti tra loro, come di seguito riportate:

- a) **Fase 1 – Aggiornamento del progetto definitivo delle opere relative alle aree retrostanti alla Calata Piliero** (Filtering Line/strip) in relazione alle decisioni assunte in fase di approvazione il costo complessivo presunto somma € 93.280.587,21 di cui, per lavori, € 65.667.217,57;
- b) **Fase 2 – Progetto definitivo della Calata Beverello** con il recepimento di quanto prescritto dal Ministero dell’Ambiente in sede di verifica di assoggettabilità a VIA, costo complessivo presunto € 18.030.000,00 di cui, per lavori, € 12.604.313,45.
- c) **Fase 3 – Progettazione della Calata Piliero per stralci funzionali:**
- **Stralcio I:** Progetto preliminare per il recupero dell'edificio ex Magazzini Generali (volumetria esistente), costo complessivo presunto € 20.097.676,70 di cui, per lavori, € 16.531.537,50;
 - **Stralci II e III:** Progetto definitivo della Strip commerciale – viabilità e parcheggi, costo complessivo presunto € 74.056.632,99 di cui, per lavori, € 68.667.217,57;
 - **Stralcio IV:** Progetto preliminare dell'edificio ex Magazzini Generali (nuova volumetria) costo complessivo presunto € 34.948.290,21 di cui, per lavori, € 34.948.290,21.

Fermo restando, dunque, l’unitarietà e l’organicità dell’intero progetto, data la complessità inerente al quadro della fattibilità tecnico-amministrativa ed economica, l’AdSP ha posto la necessità di una pianificazione degli interventi nel tempo. E’ stata, quindi, predisposta la programmazione per ambiti realizzativi degli interventi ed in base alle scelte strategiche dell’AdSP, gli interventi per la riqualificazione dell’area del Molo Beverello con la realizzazione del nuovo Terminal passeggeri per unità navali veloci, unitamente agli interventi di recupero e ampliamento dell’edificio ex Magazzini generali alla Calata Piliero, sono stati ritenuti prioritari rispetto a tutti gli altri items progettuali dell’intero waterfront.

Si riportano brevemente le principali opere previste e lo stato di attuazione delle varie fasi e stralci sopra elencati:

Nuovo Terminal passeggeri alla Calata Beverello – Va innanzitutto evidenziato che, il progetto definitivo, consegnato dal RTP nel 2014, è stato successivamente aggiornato ed adeguato, dai medesimi progettisti, in fase di redazione della progettazione esecutiva. Tali modifiche e/o adeguamenti, hanno riguardato:

- in primo luogo, l’eliminazione dal progetto del collegamento, c.d. “passage”, previsto tra la rampa di uscita nel p.le Angioino dalla galleria ipogea della stazione della MN, linea 1, (oggi in fase di completamento) e il nuovo Terminal passeggeri. Tale decisione, scaturita e concordata in sede di conferenza dei servizi con le altre Amministrazioni coinvolte, è nata dalla necessità di una attenta verifica e valutazione circa le effettive e/o possibili interferenze del “passage” con i ritrovamenti dei resti dell’antico Molo Angioino archeologici che, nel frattempo, si

stavano portando in luce proprio durante i lavori di scavo da parte della MN (allora ancora non in fase avanzata);

- In secondo luogo, le altre modifiche/integrazioni, che si sono rese necessarie ai fini del recepimento delle prescrizioni avanzate in sede di Conferenza dei servizi (che si è conclusa positivamente nella seduta del 29.05.2017), nonché in adeguamento alle ulteriori richieste di cui al parere del CTA del 30.01.18 e dell'attività di verifica del progetto.

In particolare, il progetto – che riguarda tutti gli spazi a terra della calata Beverello ricompresi tra la banchina e l'attuale confine con via F. Acton per un'area di circa 14.000 mq – prevede, la realizzazione di un nuovo Terminal passeggeri, la ridefinizione degli spazi e attività connesse, la creazione di un percorso pedonale organizzato sulla copertura dell'edificio che si connota quale passeggiata sul mare fruibile dalla città. Il progetto è suddiviso in due macrofasi di lavorazioni – macrofase A e macrofase B – come meglio sinteticamente di seguito specificate.

Macro fase A: Edificio Terminal passeggeri.

La macro fase A riguarda la realizzazione e messa in esercizio del nuovo Terminal passeggeri compreso le sistemazioni esterne, mantenendo la banchina della Calata Beverello in pieno esercizio e garantendo l'attracco degli aliscafi e relativi servizi ai passeggeri anche durante i lavori. Le opere previste nella macrofase A riguardano:

- realizzazione del terminal provvisorio (strutture prefabbricate attrezzate per biglietteria e attività connesse) necessario per garantire la funzionalità del Molo, ovvero dell'attracco degli aliscafi, anche durante i lavori;
- demolizione delle attuali biglietterie e delle altre strutture esistenti;
- la realizzazione del nuovo edificio Terminal, di circa 2.400 mq, nel quale saranno riorganizzate le attività necessarie per un suo efficiente funzionamento (accoglienza imbarco-sbarco, biglietterie, sosta, ristoro, uffici, servizi, informazione, etc...) e dei relativi impianti;
- la realizzazione delle sistemazioni e degli spazi esterni (aree di sosta, area dedicata alla sosta breve dei bus e/o dei mezzi di soccorso, viabilità interna carrabile e pedonale, area a verde, percorsi controllati e attrezzati con strutture leggere per il riparo dalla pioggia e dal sole dei passeggeri in imbarco/sbarco dagli aliscafi, ecc..) e connessi impianti.

Macro fase B: Edificio Bar/Ristoro.

L'inizio della "macro fase B" è prevista allo scadere della concessione degli esercizi commerciali oggi operativi come bar ristoro (31 dicembre 2020) e consiste nella realizzazione e messa in esercizio del nuovo edificio Bar/ristoro, di circa 360 mq, e di tutti gli interventi di sistemazione delle aree esterne (impianti, viabilità, sosta).

La data di avvio dei lavori, ovvero della demolizione e ricostruzione dell'edificio bar/ristoro, è subordinata alla ultimazione dei lavori di costruzione e messa in esercizio del nuovo Terminal passeggeri.

Il progetto esecutivo somma un importo complessivo dell'investimento, da Q.E., pari ad € 17.900.000,00 (€ 16.550.852,31 per lavori ed € 1.349.147,69 per somme a disposizione dell'Amministrazione), è stato approvato dall'AdSP nel luglio 2018. Immediatamente dopo la sua approvazione, è stata avviata la procedura di gara per l'affidamento dell'esecuzione degli interventi che si è conclusa nel marzo 2019 con l'aggiudicazione dei lavori al RTI Consorzio INTEGRA Soc. Coop. (mandataria) e, BRANCACCIO COSTRUZIONI S.p.A. (mandante), con un ribasso offerto del 21,69%.

I lavori sono stati finanziati per € 13.482.346,78 con i fondi perequativi di cui alla L. 296/06 e per € 4.417.653,22 con fondi propri dell'AdSP.

I lavori sono stati consegnati al RTI aggiudicatario e, contestualmente iniziati, in data 20.11.2019 con la realizzazione e allestimento del Terminal provvisorio in cui delocalizzare le attuali biglietterie e le attività oggi operanti al Molo Beverello. La realizzazione del Terminal, comprensiva di tutti gli apprestamenti necessari per la regolare messa in esercizio, si è conclusa in data 30.01.20 e, successivamente, in data 20.02.20, l'intera struttura, è stata consegnata agli operatori /concessionari del Beverello.

In data 10.03.20, sono state consegnate, al RTI esecutore, le aree del Molo Beverello interessate dalla realizzazione del Terminal definitivo. Ad oggi, dopo la predisposizione del cantiere, la bonifica da ordigni bellici e la demolizione di tutte le strutture esistenti, sono in corso le attività di scavo per la realizzazione del nuovo edificio.

Progettazione della Calata Piliero per stralci funzionali – Il progetto, già elaborato dal R.T.P., riguarda la riqualificazione dell'intera area della Calata Piliero. Il progetto è stato redatto anche per specifici stralci funzionali ed a vari livelli di approfondimento. Ai fini della concreta realizzazione degli interventi in tale area, l'AdSP ha ritenuto necessario e strategico stabilire un programma di attuazione delle opere per fasi realizzative secondo priorità dettate: dalla necessità di realizzare alcuni interventi rispetto ad altri; dalla specificità dei vari procedimenti approvativi che interessano i distinti progetti; dalla possibilità di attivare finanziamenti pubblici per la realizzazione delle opere; dalla necessità di una rivisitazione e adeguamento dei progetti in fase di elaborazione dei relativi livelli di definizione (definitivo e/o esecutivo), alle eventuali mutate condizione dei luoghi che possono incidere sulle scelte progettuali (utilizzo, destinazione e/o funzioni).

Pertanto, in prosieguo con gli interventi al Molo Beverello, l'AdSP ha stabilito le seguenti priorità:

1) la riorganizzazione e riqualificazione dell'intero p.le Angioino e la realizzazione del

cd “passage” di collegamento tra la rampa della stazione MN all’interno dello stesso p.le Angioino ed il Terminal passeggeri al Molo Beverello che, per le motivazioni già precedentemente riportate, è stato, a suo tempo, escluso dal progetto esecutivo del Molo Beverello. Ad oggi sono in corso le valutazioni e conseguenti attività di affidamento, al medesimo RTP, della progettazione esecutiva;

- 2) il recupero dell’edificio ex MM.GG. è finalizzato al suo riuso, attraverso la riorganizzazione e rifunzionalizzazione degli spazi interni per funzioni museali e attività ad esse connesse, anche nell’obiettivo di valorizzare l’edificio in un contesto urbano e portuale di pregio e di interesse collettivo-sociale e, nel contempo, di recuperare la struttura dal degrado e abbandono.

Nello specifico, il progetto di recupero dell’edificio ex MM.GG. prevede la riconfigurazione degli spazi interni all’edificio allo scopo di renderli idonei ad ospitare il Museo del Mare e della Migrazione, sulla base delle migliori esperienze nazionali ed internazionali e, ricostruendo la storia culturale del rapporto tra città e mare anche attraverso nuove tecnologie multimediali.

A tal fine l’AdSP ha ritenuto opportuno sviluppare, preliminarmente, uno studio di contenuto scientifico sulla effettiva possibilità e compatibilità d’uso dell’edificio per le suddette funzioni museali Tale studio, affidato all’Università degli Studi della Campania “Luigi Vanvitelli” nel febbraio 2019 tramite apposita Convenzione, è stato concluso e consegnato nel mese di febbraio 2020.

Ad oggi sono in corso le attività necessarie per: la verifica circa la compatibilità delle previsioni progettuali con le norme urbanistiche ed edilizie vigenti; l’attivazione di possibili e necessari finanziamenti; l’affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva.

- 3) Il raddoppio dell’edificio ex MM.GG. Il progetto preliminare di ampliamento già redatto è basato sul progetto originario (mai completato) dell’arch. Marcello Canino, ed in uno con il suo recupero, prevede la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica (pari al raddoppio dell’edificio esistente), affiancato e connesso a quello esistente che ospiterà (sono in corso le dovute verifiche di fattibilità con l’Università Parthenope) strutture di alta formazione e laboratori tecnologici specializzati sull’economia del mare.

- 4) Filtering Line – Strip commerciale, viabilità e parcheggi - Il progetto già redatto, prevede la realizzazione di un nuovo spazio attrezzato, organizzato con nuove funzioni, (per tutta la lunghezza del Molo Piliero, circa 350 metri, a ridosso del limite con via Cristoforo Colombo, per una larghezza di circa 60 metri. Attraverso una sorta di modellazione del suolo (filtering Line) e con un ampio percorso pedonale incassato, si delineano due quinte urbane caratterizzate dalla presenza di locali commerciali, ricreativi, di ristoro, culturali ed anche, per una quota parte, di servizi al porto. Si realizza, in tal modo, una continuità lineare degli spazi pubblici,

proponendo due livelli pedonali: il primo sulla copertura, in stretto rapporto con il fronte stradale, il secondo sulla parte incassata a quota - 0,70. L'organizzazione dei parcheggi ha subito una completa rivisitazione rispetto alla prima progettazione preliminare in quanto ha dovuto tener conto di nuove scelte progettuali relative al mantenimento dell'edificio ex MM.GG. (di cui in precedenza ne era previsto l'abbattimento) e delle decisioni assunte dall'AdSP di rinuncia al parcheggio interrato per i TIR. Rispetto alle priorità e tempi di attuazione dettati dall'AdSP, benché sono in corso tutte le valutazioni necessarie circa i tempi e modi di attuabilità degli interventi, la realizzazione degli stessi riguarda una fase successiva, ovvero l'ultima fase di realizzazione dell'intero progetto di riqualificazione del waterfront del porto di Napoli.

Adeguamento Tecnico Funzionale del Molo Beverello – Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e d'imbarco passeggeri -

L'AdSP, data la necessità di migliorare ed adeguare, in sicurezza, il terminal passeggeri per unità navali veloci al Molo Beverello, ha già nel 2011, predisposto una proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF), elaborata dall'Area Tecnica della medesima AdSP (progetto preliminare), per la realizzazione di nuovi pontili di attracco aliscafi e di imbarco/sbarco passeggeri al Molo Beverello, per un importo complessivo stimato di € 4.800.000,00 (di cui € 4.110.000,00 per lavori e € 690.000,00 per somme a disposizione dell'Amministrazione).

In particolare, il progetto preliminare prevede la modifica della linea di banchina tramite l'introduzione di n. 2 due pontili e il modesto ampliamento della piattaforma d'angolo tra la Calata Beverello e il Molo Angioino.

Il progetto preliminare di ATF, in uno con il progetto, per le opere a terra, di "Riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli – Terminal passeggeri alla Calata Beverello", ha acquisito, con Delibera di Giunta Comunale n. 35 del 21.01.11, il "non contrasto con gli strumenti di pianificazione urbanistica comunali".

Gli adempimenti successivi hanno, comportato:

- L'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. che, con Voto n. 96 del 21.09.11, ha espresso il proprio parere favorevole;
- La verifica di non assoggettabilità a V.I.A., ex art. 20 del D.lgs 152/06, che si è conclusa con Determina del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 05.12.12 di "non assoggettabilità alla procedura di V.I.A."

La procedura di ATF, (opere a mare e a terra) del Molo Beverello si è formalmente conclusa con l'approvazione finale da parte della Regione Campania con Delibera di Giunta n. 298 del 23.05.17.

Gli interventi di ATF sono oggetto di finanziamento da parte del MIT che, con D.I. n.54 del 28.02.14, ha ammesso a finanziamento, limitatamente alla somma di €

3.600.000,00 l'intervento. Con Accordo procedimentale n. 8774 del 02.09.14, sono stati regolati i rapporti per l'effettiva erogazione della somma di 3,6 milioni di euro assegnata. La restante somma di € 4.490.000,00 è stata finanziata con fondi propri dell'AdSP facenti capo sull'esercizio finanziario 2019.

Ai fini della stesura del progetto definitivo, si è reso propedeuticamente indispensabile, elaborare un progetto esecutivo per l'esecuzione di indagini geognostiche e ambientali, da effettuarsi nell'area marina antistante il Molo Beverello e oggetto della realizzazione dei nuovi pontili di ormeggio per gli aliscafi.

Il progetto esecutivo delle suddette indagini, redatto dai tecnici interni al Provveditorato alle OO.PP. Campania, nell'ambito della Convenzione n. 8164/2018, stipulata tra l'AdSP e lo stesso Provveditorato, somma un importo complessivo di € 310.000,00 (di cui € 241.407,78 per lavori ed € 68.592,22 per somme a disposizione dell'Amministrazione).

A seguito di successiva procedura di gara, le suddette indagini sono state aggiudicate alla società TECNO IN SpA con un ribasso offerto del 20,40%.

Ad oggi è in corso di avvio l'esecuzione delle indagini da parte della società aggiudicataria e, contestualmente, è in corso di predisposizione tutta la documentazione necessaria per affidare, a professionisti esterni, la progettazione definitiva ed esecutiva per la realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e d'imbarco passeggeri alla Calata Beverello.

Un ulteriore progetto per la riqualificazione del quartiere Porta di Massa nell'ambito del porto di Napoli è stato elaborato, su proposta della società RVM srl, con presa d'atto del Comitato dell'Autorità Portuale con delibera n. 57 del 18.11.2008 ai fini dell'inserimento nell'adeguamento del PRP, all'epoca in corso.

Il progetto presentato con l'obiettivo di sistemare una zona del porto cresciuta in maniera caotica è stato comunque utilizzato per dare dei parametri e dei criteri di riferimento per la normativa del PRP.

In relazione agli obiettivi di riqualificazione dell'area monumentale del Porto, l'intervento prevede la realizzazione di un complesso urbano di grande qualità, nuovo centro di interessi sul mare e di accoglienza, dotato di servizi, aree pedonali, parcheggi, per complessivi 25.000,00 mq e di 32.200,00 mq di aree di parcheggio, oltre alle aree di sosta per la nuova stazione marittima.

Nel merito il progetto prevede:

1. La realizzazione di un nuovo sistema di viabilità basato sull'asse centrale (via Marina Grande o Porta di Massa) con due corsie di 8,00 m per ogni senso di marcia e dei relativi smistamenti in modo da convogliare senza intralci la mobilità dei mezzi di trasporto e delle auto verso le banchine della Calata (per l'imbarco e lo sbarco per e dalle isole) e le relative aree di sosta temporanea, nonché dei trailer

verso le due aree di parcheggio dedicate. La nuova viabilità si innesta verso oriente con l'attuale viabilità verso le altre parti esterne alla dogana portuale e verso occidente con la nuova viabilità prevista dalla riqualificazione della Calata Piliero dal progetto del Waterfront.

2. La realizzazione di due aree di parcheggio destinate ai mezzi di trasporto delle compagnie di navigazione (P1 e P2), vicine alla banchina in modo da facilitare la mobilità per l'imbarco e lo sbarco e racchiuse da una cortina in modo da garantire la sicurezza ed un minore impatto visivo sull'area;
3. La demolizione di fabbricati esistenti in parte in disuso o di nessun pregio, oltre ad una porzione del fabbricato indicato con il n. 74, per complessivi 93.100 mc circa, al fine di liberare aree per la riqualificazione complessiva dell'area;
4. La realizzazione di 8 nuovi edifici a parità di volume (93.100 mc), su un'area di sedime minore di quella delle demolizioni, da destinare alle funzioni previste (sedi delle compagnie di navigazione, delle associazioni di categoria, degli uffici pubblici portuali, degli esercizi commerciali dedicati e per la ristorazione, agenzie turistiche) in modo da concentrare in quest'area i servizi terziari per il turismo di cabotaggio;
5. La realizzazione di aree di parcheggio per la sosta delle auto, a raso e di parcheggi interrati pertinenti alle attività previste e a servizio del porto;
6. La realizzazione della nuova porta "Massa" al posto dell'attuale degradato varco Pisacane, costituita da due torri-scultura collegate da un ponte per segnare il nuovo ingresso al porto;
7. La riqualificazione dell'attuale piazzale Pisacane in una grande piazza pedonale arredata, delimitata dalla cortina edilizia dei nuovi edifici, davanti alla sede dell'Autorità Portuale e della Capitaneria di Porto, con lo scenario della nuova Porta di Massa.

Particolare attenzione è posta alle fasi e alla gestione di attuazione dell'intervento, in relazione alla necessità:

- o di assicurare la continuità della mobilità e dei traffici, senza alcuna interruzione, tutelando, durante l'adeguamento della nuova viabilità, la continuità dell'esercizio;
- o di garantire agli attuali concessionari che, in relazione alla compatibilità funzionale, possono rimanere nell'area, la continuità delle proprie attività, senza interferenze con le aree di cantiere, nonché di consentire alle nuove attività di insediarsi in tempi rapidi e certi.

Per la definitiva sistemazione della calata "Piliero", in modo da consentire agevolmente le operazioni di imbarco e sbarco dai traghetti ormeggiati di punta, sono necessari:

- Ampliamento della banchina della calata Piliero € 10.000.000,00

Nello stesso ambito ma nel sottoambito "Molo Pisacane" è necessario il:

- Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante

molo Pisacane. € 11.500.000,00

Nell'ambito dell'**Area cantieristica** sono programmati:

- Lavori di realizzazione di una nuova barca-porta a servizio del bacino in muratura n. 1 (atto sottomissione n. 125 rep. 4306 del 29/07/2004).

€ 2.800.000,00

- Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina del Molo Carmine. € 12.000.000,00
- Pontile e scalo d'alaggio calata Marinella nella darsena A. Diaz.

€ 15.000.000,00

Nell'ambito "Area orientale" è prevista la realizzazione dei:

- Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata (vasca 2) sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali ed il loro refluento in vasca. € 20.000.000,00

9.1.3 Gli escavi e le casse di colmata.

Il progetto di "Escavo dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante" ha riguardato il dragaggio per un volume complessivo di circa 1.300.000 mc.

Tutte le aree interessate dal dragaggio, denominate A1, A2, B, H, M, Q, U, S, T e V, hanno raggiunto la quota minima necessaria a garantire la funzionalità delle operazioni portuali.

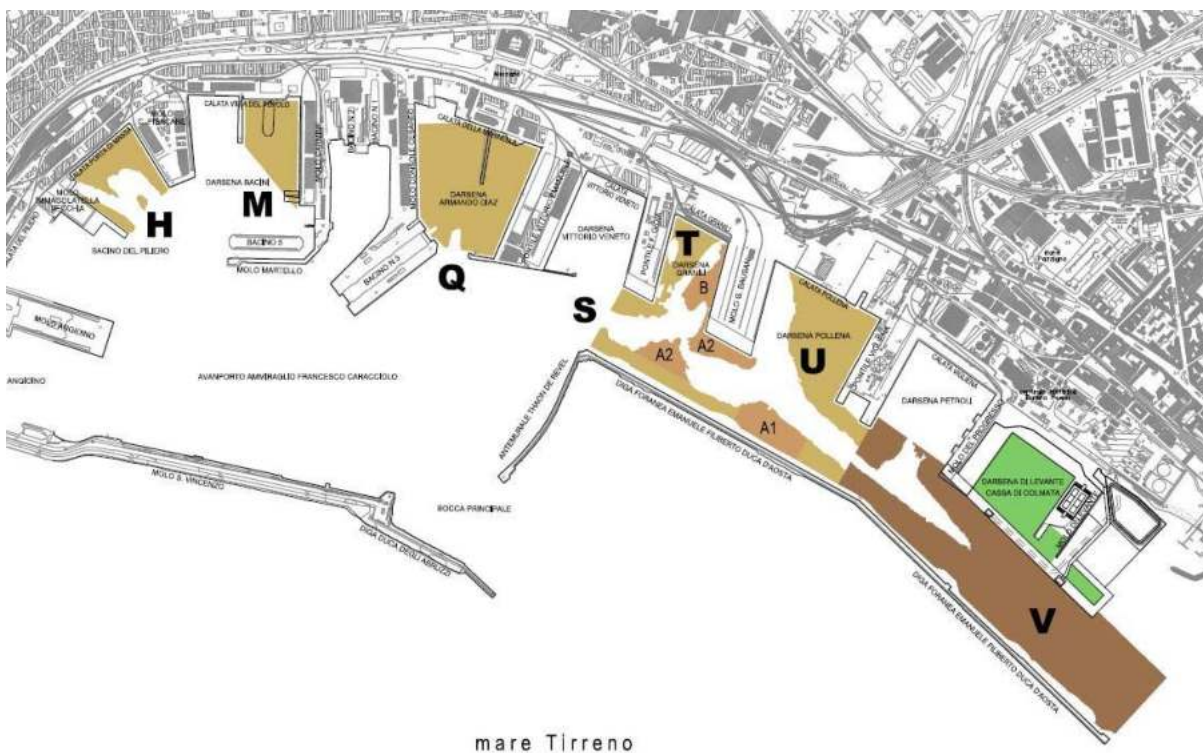
Gli interventi hanno, per lo più, interessato lo strato superficiale di sedimento (orientativamente circa 1-2 m), con un maggiore approfondimento lungo i contorni delle Darsene, dove c'era un maggiore accumulo di terreno.

Si riportano di seguito per le aree interessate dall'escavo con le superfici delle aree di dragaggio nonché i volumi complessivi di sedimento dragato:

Area	prof. dragaggio (m)	Superficie (m²)	Volume sagoma (m³) in	Volume complessivo tolleranza (m³)
S + A1+ A2	-14.50	133 604	144 312	153 911
B	-14.00	18 829	10 636	12 242
T	-12.50	29 890	41 534	43 458

<i>H</i>	-12.00	46 431	52 331	55 604
<i>M</i>	-10.00 ÷ -12.00	49 775	52 891	54 394
<i>Q</i>	-8.00 ÷ -11.00	128 981	323 830	332 642
<i>U</i>	-14.00	79 102	229 780	237 487
<i>V</i>	-9.00 ÷ -16.50	301 498	401 289	410 873
	Totale	788 110	1 256 603	1 300 611

I suddetti volumi sono stati resi dall'impresa appaltatrice in fase di rilievo di seconda pianta.



Porto di Napoli - Aree di dragaggio e aree di deposito

In data 16.10.2017 è stato sottoscritto il verbale di consegna dei lavori in via d'urgenza, ai sensi dell'art. 32 del D.Lgs. 50/2016.

Con verbale del 18.12.2017 è stato verificato l'effettivo inizio dei lavori ed è stato specificato che il tempo utile per dare compiuti i lavori, stabilito in 425 giorni naturali e consecutivi sarebbe decorso dalla data di stipula del contratto di appalto

(11.12.2017). Per tale motivo il termine per l'ultimazione dei lavori rimaneva fissato al 9.02.2019.

In data 26.03.2018 è stata disposta una sospensione parziale dei lavori (attività di escavo) nelle more della presentazione di un piano di monitoraggio integrativo, come richiesto dall'ARPA Campania con nota assunta a prot. AdSP. n. 1708 del 19.03.2018.

Con verbale del 16.07.2018 si è disposta la ripresa dei lavori sospesi parzialmente in data 26.03.2018, determinando un differimento dei tempi contrattuali di 100 giorni, tale che il termine per l'ultimazione dei lavori rimaneva fissato al 20.05.2019.

Con nota prot. AdSP n. 10046 del 3.05.2019 il RUP, acquisito il parere del Direttore dei Lavori, concedeva una proroga di 30 giorni naturali e consecutivi per il maggior tempo necessario alle attività di escavo nelle aree "M" e "H", per effetto delle prescrizioni impartite dalla Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Napoli. Per tale motivo il nuovo termine per l'ultimazione traslava al 19.06.2019.

In data 16.05.2019 veniva disposta una sospensione parziale dei lavori per la redazione di una Perizia di Variante.

Detta Perizia di Variante, approvata con delibera AdSP n. 202 dell' 1.08.2019, concedeva un maggior tempo utile di 180 giorni naturali e consecutivi per la realizzazione delle nuove e diverse lavorazioni previste in perizia.

Per effetto dell'approvazione della Perizia di variante, con verbale del 6.08.2019 veniva disposta la ripresa i lavori sospesi parzialmente in data 16.05.2019, determinando un differimento dei termini contrattuali di 69 giorni. Pertanto il nuovo termine per l'ultimazione dei lavori rimaneva fissato al giorno 23.02.2020.

Successivamente, a causa delle intense e ripetute precipitazioni meteoriche verificatesi nei mesi di novembre e dicembre 2019 che avevano fortemente condizionato l'andamento dei lavori, con delibera AdSP n. 47 del 13.02.2020 veniva concessa una proroga di 50 giorni naturali e consecutivi per cui il termine di ultimazione traslava al giorno 13.04.2020.

Per effetto delle disposizioni contenute nel dPCM dell'11 marzo 2020 finalizzato a contenere il dilagare del virus denominato COVID – 19, in data 16.03.2020 veniva disposta una sospensione totale dei lavori.

In data 3 giugno 2020, essendo cessate le cause che avevano determinato la sospensione del 16.03.2020 il Direttore dei Lavori disponeva la ripresa totale dei lavori fissando al 16.07.2020 l'ultimazione degli stessi.

In data 7.07.2020, a causa del verificarsi di circostanze impreviste ed imprevedibili che impedivano la realizzazione dell'impianto di protezione catodica dei palancolati metallici ed il conferimento in discarica dei materiali derivanti dalla demolizione delle

vasche di gestione dei sedimenti, il Direttore dei lavori disponeva la sospensione di tali attività nelle more della rimodulazione/riaffidamento, da parte dell'Appaltatore, del servizio di trasporto e smaltimento dei materiali di risulta delle demolizioni e della rip perforazione dei cavidotti per il passaggio dei cavi dell'impianto di protezione catodica, già esistenti, ma non praticabili, ovvero alla realizzazione di nuovi fori tramite carotaggio al disotto della trave esistente. Contestualmente il Direttore dei lavori disponeva che le altre residue lavorazioni (montaggio canaline, sistemazione dei new jersey, analisi geotecniche e prove di laboratorio, etc...) proseguissero senza interruzione.

Ad oggi sono state completate le attività di conferimento in discarica dei materiali di demolizione, mentre resta ancora da eseguire l'impianto di protezione catodica.

Si ritiene che i lavori potranno essere ultimati entro la fine del 2020.

9.1.4 Il potenziamento ed adeguamento della rete stradale e ferroviaria.

Gli interventi di potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari del porto di Napoli, a suo tempo studiati, furono ripartiti in quattro lotti, ciascuno dei quali dotato di piena autonomia funzionale.

Il primo lotto funzionale prevedeva tutti quegli interventi necessari e sufficienti a rendere operativo – ed efficiente – il terminal container della Darsena di Levante, e in particolare garantire le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente allegate alla Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo terminal (Decreto MATTM n° 5 del 9/01/2008).

In sintesi il primo lotto consisteva:

- nella realizzazione del nuovo scalo ferroviario asservito al terminal contenitori (tre binari di modulo operativo pari a 450 m) e relativa area di carico/scarico;
- nella realizzazione del collegamento ferroviario tra il nuovo scalo di levante, l'attuale scalo di ponente e il raccordo esterno. In questa fase era prevista la predisposizione di tutte le opere per la – eventuale – elettrificazione del raccordo;
- nella connessione stradale tra la Darsena di Levante, il settore portuale di ponente e l'autostrada. Il sistema è imperniato su un nuovo svincolo a rotatoria (a raso) realizzato in corrispondenza dell'attuale varco Bausan. Inoltre si prevede un nuovo viadotto di scavalco del binario di raccordo (di cui al punto precedente) e un nuovo svincolo a rotatoria in sopraelevata asservita all'accesso alla Darsena Petroli (che, a favore di sicurezza, garantisce l'autonoma accessibilità al terminale, non prevedendo alcuna interferenza con la movimentazione ferroviaria);

Il secondo lotto funzionale mirava al potenziamento del sistema ferroviario in modo

tale da assolvere al citato decreto VIA del MATTM.

Erano previsti i seguenti interventi:

- potenziamento dello scalo ferroviario di ponente, con sei binari di modulo operativo di 720 m e la predisposizione di un'ampia area operativa di carico e scarico;
- risoluzione dell'interferenza tra il binario di raccordo e via Galileo Ferraris.

Nella situazione attuale l'interferenza è regolata mediante un passaggio a livello che crea disagi alla mobilità urbana in seguito agli incrementi previsti dei volumi di traffico ferroviario. L'intervento, studiato dall'Autorità portuale, prevedeva di sottopassare il binario di raccordo, consentendo inoltre le relazioni di origine e destinazione con la nuova urbanizzazione prevista dal PRG (Cittadella della Polizia etc.), mediante una rotonda raccordata con rampe dedicate al nuovo sottopasso; in considerazione dello scarso gradimento da parte del Comune di Napoli della suddetta soluzione, fu avviato da parte di RFI di una soluzione che prevedeva l'interramento della linea ferroviaria, ovviamente rispettando le pendenze tra il punto di partenza all'interno del porto (attuale fascio di binari) e quello di arrivo e raccordo alla rete ferroviaria nazionale (stazione di Napoli traccia).

Il terzo lotto funzionale mirava al miglioramento del sistema di collegamento del settore doganale di ponente - dove sono attualmente dislocati i maggiori terminalisti - con l'autostrada, realizzando un raccordo diretto per superare la criticità del collegamento attuale (che prevede un lungo percorso parassita, dal Bausan fino al torna indietro realizzato presso il nodo critico del Carmine), e il potenziamento della connessione dei terminali traghetti, in aree pubbliche, con l'autostrada, con una viabilità dedicata e svincolata dal controllo doganale.

A tal fine era previsto:

- un nuovo viadotto che procedendo verso ovest, inizia a salire a circa 200 m dalla nuova rotonda del Bausan (intervento previsto nel primo lotto) prima del varco di Sant'Erasmus, curva a sinistra (verso mare) sfruttando il corridoio tra la concessione Conateco e il parco ferroviario, scavalca il nuovo fascio binari dello scalo portuale di ponente potenziato e scende infine a quota campagna lungo via Vittorio Emanuele, divaricando le rampe di accesso / egresso rispettivamente la prima verso ponente, la seconda verso levante.
- una rampa che si stacca dai viadotti esistenti e confluisce nello svincolo a rotonda Bausan, senza peraltro impegnare l'anello;
- un nuovo sistema di viabilità a raso nell'area portuale in regime doganale che consiste in un sistema a doppio torna indietro: una prima rotonda ubicata di fronte all'edificio del Lavoratore Portuale; un secondo dispositivo realizzato in corrispondenza dell'attuale terminal Conateco.

Infine, il quarto lotto funzionale prevedeva il potenziamento del collegamento stradale del porto con l'autostrada, in un'ottica di medio – lungo periodo, che garantendo la massima funzionalità viabilistica ottemperasse alle diverse esigenze: l'inoltro di

importanti volumi di traffico, secondo le previsioni del Piano Regolatore Portuale; le prescrizioni urbanistiche del PRG di Napoli che impongono la demolizione degli attuali viadotti di accesso al porto; la minimizzazione dell'occupazione delle pregiate aree terminalistiche portuali.

A tal fine era previsto:

- un tunnel a doppio fornice, a due corsie per senso di marcia. All'esterno il tunnel è raccordato direttamente all'autostrada all'altezza di via Galileo Ferraris. All'interno del porto il tunnel risale all'altezza del varco S. Erasmo, ed è inoltre raccordato, mediante rampe dedicate alla rotatoria del Bausan;
- al fine di ottimizzare il raccordo con l'area di levante e limitare al minimo le interferenze, stanti gli alti volumi di traffico smaltiti, si prevedeva infine la realizzazione di un viadotto (parallelo a via Reggia di Portici) che supera il binario ferroviario di raccordo esterno e si immette quindi nell'anello della rotatoria nello spazio compreso tra le trincee di connessione al tunnel.

Il progetto dei lavori di "Riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni" è uno dei nove interventi del Grande progetto "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli" finanziato inizialmente con fondi POR- FESR, oggi risulta finanziato con fondi PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

Il progetto definitivo, in linea con gli strumenti di pianificazione urbanistica del porto, prevede il riassetto della viabilità portuale e della rete ferroviaria di raccordo a quella nazionale (RFN).

In dettaglio, il collegamento stradale tra la Darsena di Levante, il settore portuale di ponente e l'autostrada è costituito da uno svincolo a rotatoria (a raso) da realizzarsi in corrispondenza dell'attuale varco Bausan, a cui si collegherà un viadotto di scavalco del predetto binario di raccordo.

L'intervento si concretizza, quindi, in un riassetto di strade già esistenti, al fine di aumentare la sicurezza e ridurre contemporaneamente l'inquinamento. Per l'utilizzo delle strade realizzate con il predetto intervento non è previsto alcun pedaggio.

Dopo l'esperimento della gara d'appalto si sono verificate circostanze sopravvenute ed imprevedibili che hanno reso possibile apportare alcune modifiche non sostanziali al progetto definitivo appaltato, finalizzate al miglioramento dell'opera e alla sua funzionalità. In particolare, l'eliminazione del vincolo costituito dalla realizzazione del porto turistico (Porto Fiorito), ha di fatto reso plausibile programmare la realizzazione a levante di una espansione del porto commerciale, con una lieve modifica di una parte del tracciato stradale ed un nuovo più razionale collegamento ferroviario sulla linea Napoli-Salerno.

In questa fase, quindi, è stato ritenuto opportuno soprassedere alla realizzazione del binario di collegamento del fascio esistente con il terminal di levante il cui importo incide in minima parte (minore del 5%) sull'importo complessivo dell'appalto, nelle

more di una più approfondita verifica della fattibilità tecnica ed economica della prospettata soluzione di collegamento a levante, trasferendo l'importo per la sua realizzazione tra le somme a disposizione del quadro economico del progetto esecutivo. Tale variazione ha lasciato immutate le categorie dei lavori dell'appalto (OG3). La relativa economia consente di migliorare il collegamento stradale con la previsione di una doppia corsia per senso di marcia. Inoltre, la nuova soluzione evita lo spostamento del fascio tubiero di collegamento tra darsena petroli e i depositi costieri di Napoli Orientale, nonché la demolizione di alcuni immobili demaniali.

Il collegamento ferroviario sulla linea Napoli-Salerno, il cui studio di fattibilità è stato redatto da RFI, elimina le criticità dell'attuale collegamento con la rete ferroviaria nazionale che avviene attraverso il raccordo di Napoli Traccia e che interseca via Galileo Ferraris con un passaggio a livello. Il nuovo collegamento, rimuove tale criticità, consente la formazione di convogli di lunghezza pari a 750 metri con conseguente economicità del trasporto, inoltre, consente di ridurre in modo sensibile il traffico di merci su gomma (che attualmente interessa il porto) con una maggiore ripartizione modale su ferro e conseguenti riduzioni dell'inquinamento atmosferico. Tale intervento risulta necessario per l'ottemperanza alle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente contenute nella Valutazione di Impatto Ambientale del terminal di Levante (Decreto M.A. n°5 - 9/01/2008).

La progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori sono stati affidati all'A.T.I. C.F.G. srl (capogruppo) – 4 IT Constructions Consorzio Stabile (mandataria). Contratto di appalto n. 8219 di Repertorio del 22/12/2017.

La progettazione esecutiva, redatta dall'A.T.I. appaltatrice, è stata oggetto di parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresso con voto n. 78/2019 del 23/03/2020 con la richiesta di modifiche ed integrazioni. Il progetto revisionato in ottemperanza al voto del CSLLPP sarà sottoposto a verifica per la successiva esecuzione dei lavori.

9.1.5 Il potenziamento delle opere di difesa foranea.

Il sistema delle opere di difesa del porto di Napoli è composto dalle seguenti strutture: molo San Vincenzo, Diga degli Abruzzi, Diga Antemurale Thaon de Revel e Diga Foranea Duca d'Aosta.

Quest'ultima si sviluppa dalla parte centrale verso Est, con orientamento Nord - Ovest e si estende per circa 2.100,00 m.

Prolungamento ed adeguamento funzionale della diga Duca d'Aosta a protezione del nuovo terminal contenitori di levante.

L'intervento di prolungamento della Diga avverrà nello specchio acqueo demaniale

antistante il canale di accesso di levante del porto, iniziando dall'estremità della diga esistente.

I lavori prevedono la realizzazione di un primo tratto di 105 ml, finanziato nell'ambito del Grande progetto: Sistema portuale integrato di Napoli nella programmazione 2014-2020, con orientamento Nord-Est, imbasato su fondali di – 15,00 m s.l.m.m. Tale opera sarà costituita da cassoni cellulari in calcestruzzo armato, di cui 3 allineati secondo l'asse della diga di testata più 1 cassone di testata disposto ortogonalmente al suddetto asse, imbasati su idoneo scanno di imbasamento, sormontati da una sovrastruttura, composta dal massiccio di sovraccarico e dal muro paraonde.

Lo scanno di imbasamento dei cassoni sarà costituito da massi naturali e sarà posta su uno strato geotessile.

Da alcuni studi eseguiti sul tratto della diga di più antica costruzione si è constatato che in dipendenza di una profondità di imbasamento dell'infrastruttura non eccessiva il regime dell'onda incidente passa dal regime stazionario a quello vorticoso, provocando condizioni di instabilità sulla infrastruttura stessa.

Per eliminare tale inconveniente fu redatto un progetto definitivo di trasformazione della struttura diga da parete verticale a gettata di massi artificiali del tipo "tetrapodi", dell'importo di circa 50 milioni di euro, non realizzato per carenza di finanziamenti. Fino a quando non verranno reperiti sufficienti finanziamenti l'opera foranea sarà soggetta a danneggiamenti in occasione di mareggiate eccezionali più violente, per cui sarà necessario prevedere un periodico intervento di manutenzione per il ripristino dei danni.

Con delibera n. 71 del 5.03.2018 sono stati approvati gli atti propedeutici alle procedure di gara, tra cui il bando di gara, per il servizio di ingegneria per la progettazione definitiva ed esecutiva, il coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione, la direzione dei lavori, il coordinamento della sicurezza in fase esecutiva, oltre a prestazioni integrative inerenti ai lavori di "Prolungamento della Diga Duca D'Aosta a protezione del nuovo terminal contenitori di levante – I Stralcio" per l'importo complessivo stimato dell'intervento di € 19.983.164,00.

Con delibera n. 412 del 21.12.2018 la gara dei servizi in argomento è stata aggiudicata al raggruppamento MODIMAR s.r.l. (mandataria), React Studio s.r.l., VAMS Ingegneria s.r.l., VDP s.r.l., S.I.S.P.I. s.r.l., G.I.A. Consulting s.r.l., Install s.r.l. (mandanti).

Il contratto d'appalto per l'esecuzione dei servizi è stato stipulato in data 23.10.2019 Rep. n. 352, per l'importo netto complessivo di € 639.351,12 oltre IVA ed Oneri previdenziali.

È stato redatto il progetto definitivo e sono in corso le verifiche e le acquisizioni delle autorizzazioni, in particolare:

- con nota prot. AdSP n. 498 del 9.01.2020 è stato trasmesso al C.T.A., c/o il Provveditorato interregionale alle OO.PP. della Campania e del Molise, per acquisire il parere di competenza;

- con nota prot. AdSP n. 942 del 14.01.2020 è stata presentata l'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06, ai competenti uffici del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare attualmente Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale.
- con nota prot. AdSP n. 9432 del 15.04.2020 è stato trasmesso alla Società INARCHECK S.p.A. aggiudicatrice del servizio di verifica della Progettazione dei lavori in argomento (delibera AdSP n. 21 del 22.01.2019). Il relativo Rapporto di verifica è stato consegnato in data 20.05.2020 con nota assunta a prot. AdSP n. 11117.

Il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo con nota n. 28506 del 2.10.2020 (assunta a prot. AdSP n. 19971 del 5.10.2020), in riferimento ai profili di propria competenza, non ha ritenuto il progetto di prolungamento della diga foranea Duca D'Aosta assoggettabile a VIA ai sensi del D.Lgs.152/2006.

Attualmente si è in attesa di ricevere il parere del CTA per aggiornare la progettazione definitiva e redigere la progettazione esecutiva per avviare le procedure di gara per l'affidamento dei lavori.

9.1.6 La previsione di porti turistici e di assetto della fascia costiera nella circoscrizione del porto di Napoli.

La circoscrizione di competenza dell'APN fu definita tramite Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 6 aprile 1994 ed estesa dalla località "La Pietra" di Bagnoli ad Ovest alla località "Pietrarsa", in corrispondenza del confine tra la località San Giovanni a Teduccio ed il Comune di Portici, ad Est.

Con decreto del Ministero dei Trasporti del 18/09/2006, poi, la circoscrizione territoriale dell'APN è stata ampliata al porto di Castellammare di Stabia (dal molo del Quartuccio al molo Borbonico compresi).

Escluso il porto, la fascia costiera presenta le seguenti situazioni caratterizzanti:

- i porti e gli approdi turistici che rappresentano realtà operative autonome rispetto alle quali si manifesta, lato terra, la necessità dell'integrazione con la città e, lato mare, quella della messa a sistema al fine della costruzione di una rete;
- le zone costiere conquistate dalla città, urbanizzate, per lo più prossime al nucleo urbano originario, in cui la città si spinge fino al mare;
- le zone costiere e gli arenili che hanno conservato un carattere naturale, con differenziati gradi di criticità ambientale, accentuati spesso da usi non

compatibili, per le quali la salvaguardia ambientale deve essere coniugata alla limitazione e riorganizzazione delle attività svolte.

In data 21.11.2001, l'APN e il Comune di Napoli hanno firmato un Protocollo di Intesa che prevede la redazione, in maniera congiunta, di un Piano Urbanistico Attuativo (Pua) per la fascia costiera. Il Pua dovrà delineare una strategia condivisa dall'APN e dal Comune per la riqualificazione, tese, coerentemente con la delicata situazione ambientale locale, al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- realizzazione un sistema coordinato ed integrato di porti turistici, approdi e punti di ormeggio;
- riqualificazione e lo sviluppo delle infrastrutture portuali;
- organizzazione della fruizione turistico - balneare e riqualificazione degli arenili.

Sempre con riferimento al Pua, l'APN si è riservato di elaborare un proprio documento di indirizzi che contempra i seguenti tre aspetti determinanti:

- la specificità dell'ambiente costiero;
- la definizione degli usi compatibili;
- l'indispensabilità della cooperazione istituzionale.

Con riferimento alle "Linee Programmatiche per lo sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica" approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 5490 del 15.11.2002, l'APN ha individuato gli obiettivi per la programmazione dei possibili interventi per le principali infrastrutture portuali ricadenti nella circoscrizione d.m. costiera.

Tali obiettivi riguardano il superamento delle attuali criticità dovute alla promiscuità funzionale, alla carenza di servizi ed attrezzature adeguate, sia in termini quantitativi che qualitativi, ed esprimono le esigenze del turismo nautico nell'ambito della più generale necessità di riqualificazione dell'ambiente costiero.

In tal senso l'APN persegue i seguenti obiettivi di sviluppo del sistema della nautica da diporto:

- Riqualificazione ed adeguamento dei porti di Mergellina e Borgo Marinari-S. Lucia (porti turistici sussidiari al porto di Napoli);
- Ampliamento e riconfigurazione del porto di Molosiglio (porto urbano);
- Realizzazione del nuovo porto di Bagnoli-Coroglio;
- Riqualificazione degli approdi di Posillipo, Gaiola, Riva Fiorita, Marechiaro, Nisida (approdi);
- Razionalizzazione degli ormeggi stagionali.

Per il porto di Mergellina – "porto sussidiario" del porto commerciale di Napoli (Regio Decreto n. 357 del 17.03.1941) – l'indispensabile riqualificazione deve tendere non solo alla razionalizzazione degli spazi e delle funzioni, bensì anche alla messa in sicurezza dello specchio acqueo mediante adeguamento delle opere di difesa (traversia di levante-scirocco), alla realizzazione dei necessari servizi a terra, in

connessione con la riqualificazione della spiaggia e con la revisione del sistema della mobilità e degli accessi, assicurando le necessaria dotazione di aree di sosta. In questa ottica sarà opportuno valutare, nell'ambito di un progetto unitario di elevata qualità paesaggistica, la possibilità di un ampliamento dell'infrastruttura.

Per il porticciolo turistico di Borgo Marinari - S. Lucia, anch'esso "porto sussidiario" del porto commerciale di Napoli (Regio Decreto n. 357 del 17.03.1941), la riqualificazione va attuata, attraverso un progetto unitario di elevata qualità che tenga conto dell'eccezionale valore ambientale e paesaggistico dell'area, perseguendo la razionalizzazione degli accosti e degli usi a terra, eliminando gli attuali fattori di congestione e commistioni d'uso, anche in relazione alla limitata dimensione del bacino portuale;

Per Molosiglio che, nell'ambito del sistema della nautica da diporto assume il ruolo di porto urbano, l'obiettivo è l'ampliamento e la riconfigurazione dell'infrastruttura esistente. Tale nuova infrastruttura sarà destinata all'ormeggio stanziale e stagionale, ad imbarcazioni da diporto anche di lunghezza significativa, quali i maxi yacht, e sarà dotata di adeguati servizi all'utenza. Posto a ridosso del Molo S. Vincenzo, dei grandi alberghi e del palazzo reale, essa costituirà un centro per il tempo libero ed il turismo di eccezionale valore per l'intera città. Il progetto unitario di trasformazione, di elevata qualità paesaggistica, non potrà prescindere dal considerare il pregio storico – culturale del luogo in cui è situato il porto, recuperando, in tal senso, la continuità porto – città e considerando l'unitarietà con il Molo S. Vincenzo, la Darsena Acton, i giardini di Molosiglio e la via Partenope.

Il nuovo porto turistico attrezzato nell'area di Bagnoli-Coroglio, già previsto nel vigente Prg di Napoli, potrà completare, ad occidente, la dotazione di un moderno sistema di porti ed approdi turistici della città in qualità di ulteriore polo della nautica da diporto. Anch'esso sarà destinato al diporto stanziale, ad imbarcazioni anche di

grandi dimensioni e disporrà di aree a terra per la cantieristica ed il rimessaggio.

E' opportuno segnalare che la configurazione della nuova infrastruttura e la natura delle funzioni e dei servizi che in essa saranno ospitati dovranno essere determinati tenendo conto delle previsioni del PUE di Bagnoli-Coroglio (in particolare il limitrofo parco urbano con la spiaggia e l'insediamento terziario e turistico presso l'ambito 2) ed anche della presenza dell'area di colmata dell'ex stabilimento siderurgico e del pontile nord, già recuperato, quale passeggiata pubblica a mare.

La riqualificazione, degli approdi di Posillipo, Riva Fiorita, Gaiola e Marechiaro, va rapportata all'eccezionale valore ambientale e paesaggistico della costa, valutando le effettive dimensioni e capacità di ormeggio, anche con l'eventuale divieto di attracco delle imbarcazioni a motore.

In coerenza con quanto previsto dal Piano Territoriale Paesistico di Posillipo, dal Parco Regionale dei Campi Flegrei, dal vigente Prg di Napoli e dal *"Piano stralcio per l'erosione costiera"* dell'Autorità di Bacino Nord-Occidentale approvato con delibera di G.R. n. 417 del 25.03.2010, la riqualificazione della fascia costiera, tenendo conto del suo valore economico intrinseco, dovrà tendere a:

- determinare un nuovo equilibrio – dinamico ma monitorato – dell'ecosistema locale, basato sulla ricostituzione di una integrità fisica della costa e del mare e sulla valutazione delle capacità di carico possibile dei fattori biofisici;
- sviluppo di un nuovo rapporto tra le città e il mare, che "riconsegna" ai cittadini funzioni, attività, paesaggi e contatti oggi negati;
- rafforzamento dell'immagine della città, anche sotto il profilo dell'attrattiva turistica e culturale, non tanto nella nostalgica riproposizione di un'armonia perduta né nell'individuazione di ruoli già percorsi dagli scenari dei waterfront di altre città, ma ricercando nella specificità della costa e del golfo di Napoli le attività ed i richiami necessari.

Gli indirizzi per la tutela e la fruizione della fascia costiera proposti dall'AdSP consistono nella:

- costituzione di un sistema di spiagge attrezzate con modalità di fruizione differenziate e articolate (rispetto alle attrezzature turistico-balneari necessarie, al periodo stagionale, alla concessione a soggetti privati, al mantenimento di tratti e corridoi di accesso libero...) basato sul grande arenile di Bagnoli-Coroglio con il parco urbano attrezzato come già previsto dal Prg di Napoli, e sulla rete di piccole spiagge di Posillipo e sull'arenile di S. Giovanni, (una volta recuperato);
- il recupero alla città come parco ambientale e naturale dell'isola di Nisida - attraverso il trasferimento dell'incongrua presenza dell'Istituto di rieducazione minorile (retaggio dell'uso carcerario di molte isole italiane) l'eliminazione degli attuali approdi turistici stagionali, la delocalizzazione delle attrezzature militari ancora presenti - anche in connessione della riserva marina prevista dal Parco

- dei Campi Flegrei intorno all'isola ed al limitrofo Parco Sommerso della Gaiola;
- un uso non privatistico della costa di Posillipo anche con accessi e attrezzature via mare, in connessione con interventi di riqualificazione naturalistica della costa, delle insenature e del mare;
- un programma di intervento specifico per la costa di S. Giovanni - Vigliena che consenta una forte riqualificazione del litorale e del tessuto urbano retrostante, anche con interventi di rinaturalizzazione, di configurazione, di delocalizzazione delle attività incongrue, di previsione di nuove attività di attrazione.

Il Pua, nella determinazione delle funzioni e delle attività possibili e compatibili sulla fascia costiera dovrà necessariamente affrontare alcuni nodi prioritari per la mobilità ed i trasporti, soprattutto in relazione alla migliore accessibilità alle aree portuali:

- Lo sviluppo delle attività portuali nelle attuali aree sul mare da Molosiglio a Vigliena è strettamente dipendente dalla volontà degli imprenditori a proseguire un'opera ormai stagnante da diversi anni;
- La riqualificazione del porto di Mergellina è strettamente connessa alla revisione del sistema della mobilità e della fruizione pedonale locale. Ogni possibile soluzione che tenda a privilegiare l'uso pedonale dell'area portuale e del suo immediato intorno va perseguita compatibilmente con l'incremento della quantità e della qualità dei servizi alla nautica da diporto. In questa ottica dovranno essere individuate idonee aree di sosta non necessariamente site nell'ambito del porto bensì ad adeguata distanza pedonale.
- La realizzazione del nuovo porto turistico a Bagnoli-Coroglio, nell'ambito della previsione del grande parco sul mare, della spiaggia attrezzata e di attività anche turistico-ricettive e per il commercio, non può prescindere dalla predisposizione di un sistema di mobilità articolato che, privilegiando le possibilità della fruizione pedonale e del ricorso al trasporto pubblico, adegui la viabilità di accesso e preveda i necessari collegamenti a quella di servizio in modo da consentire il migliore sviluppo delle attività portuali previste.

9.2 Il porto di Salerno

9.2.1 Interventi infrastrutturali già finanziati e avviati

- **Salerno Porta Ovest – I stralcio – lotti I e II - collegamento del Porto commerciale con lo svincolo autostradale.**

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

Allo stato attuale, l'arteria che collega l'area portuale allo svincolo autostradale presenta condizioni di forte criticità causate dalla promiscuità del traffico commerciale da/per il Porto con il traffico urbano in entrata/uscita dalla città, con notevoli disagi sulla circolazione e ripercussioni negative sull'ambiente.

Il profilo competitivo di un Porto, come è ben noto, è determinato, oltre che dalle infrastrutture e dagli operatori portuali, dal livello di specializzazione, dai servizi offerti, dall'integrazione con il territorio circostante e dalle prospettive di sviluppo.

La realizzazione di un più efficiente, funzionale e sicuro collegamento del Porto con lo svincolo autostradale, prevalentemente in galleria, distinto da quello già esistente (viadotto Gatto) per il collegamento della parte alta del Centro storico della città e della costiera amalfitana, oltre ad assicurare tempi di percorrenza minori, garantisce una drastica riduzione dei fenomeni di congestione che si traduce in un miglioramento dell'accessibilità al Porto. Tale nuovo collegamento consente ad operatori pubblici e/o privati di investire nello sviluppo di aree retro portuali attualmente sottoutilizzate e nella nascita di nuovi poli logistici anche nei comuni limitrofi.

Tempi di viaggio certi e collegamenti più affidabili, infatti, sono, per tali strutture logistiche, requisiti fondamentali per aumentarne l'efficienza e superare i limiti di convenienza economica che ne contrastano lo sviluppo. Il pieno utilizzo di queste aree retroportuali consentirà di poter disporre di distripark di consistente estensione, ben collegati con le reti autostradali e ferroviarie, nei quali allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci si accompagneranno attività manifatturiere di lavorazione delle materie prime e dei semilavorati, rafforzando così il ruolo strategico del Porto di Salerno quale piattaforma logistica del Mediterraneo.

L'intervento "Salerno Porta Ovest" consentirà, inoltre, la riqualificazione urbanistica e ambientale della viabilità urbana, la risoluzione di criticità puntuali e la realizzazione degli interventi senza interruzione dell'esercizio delle infrastrutture esistenti, con enormi vantaggi in termini di:

- riduzione dei fenomeni di congestione e quindi maggiore competitività di tutto il sistema logistico che ruota intorno al Porto di Salerno,

- maggiore vivibilità per la città di Salerno,
- mitigazione dell’impatto ambientale generato dal sistema dei trasporti e maggiore sicurezza.

Il primo stralcio funzionale, finanziato per 146,6 milioni di euro con fondi PON 2007-2013, PON 2014-2020 e PAC, ha l’obiettivo di collegare l’area di Cernicchiara con via Ligea/Porto, attraverso la realizzazione di una galleria a doppia canna, ognuna a doppia corsia e senso unico di marcia.

Il primo stralcio è suddiviso in due lotti: lotto 1 e lotto 2, a sua volta suddiviso in gruppo A (galleria di collegamento tra autostrada e Porto) e gruppo B (nodo Cernicchiara).

I lavori relativi al I stralcio I lotto sono ultimati e sono stati collaudati ad ottobre 2017.

I lavori relativi al I stralcio II lotto sono iniziati in data 27/09/2013 (tempi contrattuali 699 giorni), dopo l’approvazione del progetto esecutivo redatto dall’ATI appaltatrice TECNIS S.p.A. – COGIP Infrastrutture S.p.A. – Ing. Pavesi & C. S.p.A. (Delibera Presidenziale n.209 del 19/09/2013).

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

Con Decreto del Ministro dello sviluppo economico dall’08/06/2017 l’ATI appaltatrice è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi del decreto legge 347/2003, convertito con modificazioni dalla legge 39/2004, ed il Prof. Avv. Saverio Ruperto è stato nominato Commissario Straordinario.

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

In data 22/01/2018 il MISE ha autorizzato il Commissario Straordinario ad avviare la procedura per la vendita del Ramo di Azienda Province Campane e, in ragione dell’estrema urgenza, a sottoscrivere un contratto di affitto limitatamente all’appalto denominato “Salerno Porta Ovest”.

Con Delibera Presidenziale n. 180 del 11/06/2018 l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale ha autorizzato l’affitto di Ramo di Azienda della Tecnis S.p.A. (Capogruppo)/Salerno Porta Ovest s.c.a.r.l. al Consorzio Stabile Arechi s.r.l., nonché l’affitto di Ramo di Azienda della COGIP S.p.a. all’AMEC s.r.l.

In data 07/01/2019 il Direttore dei Lavori ha ordinato al Consorzio Stabile Arechi di procedere alla ripresa dell’esecuzione dei lavori.

Nel corso del 2019 è proseguita regolarmente l’attività di monitoraggio del cantiere da parte del Provveditorato alle OO.PP. della Campania.

Inoltre l’Ente ha ritenuto opportuno avviare un monitoraggio specifico dei versanti e delle opere d’arte autostradali interessate dalla realizzazione dell’intervento.

Con Convenzione stipulata in data 02/01/2019 è stato conferito al Centro Universitario per la Previsione e Prevenzione dei Grandi Rischi (C.U.G.Ri.), con sede presso

l'Università di Salerno, l'incarico di eseguire le attività di monitoraggio delle Deformazioni Gravitative Profonde di Versante.

Con Convenzione stipulata in data 14/02/2019 è stato affidato al Dipartimento di Strutture per l'Ingegneria e l'Architettura" (DIST) dell'Università Federico II di Napoli l'incarico di redigere il Testimoniale di Stato attestante le condizioni attuali delle infrastrutture autostradali e ferroviarie.



Ripresa dei Lavori di Scavo – 07/01/2019

Ripresa dei Lavori di Scavo – 07/01/2019



- Fronte già realizzato -



- Nuovo fronte -

In data 29/06/2019 il Consorzio Stabile Arechi ha comunicato la sottoscrizione dell'Atto di modifica del Contratto di affitto del ramo di azienda con il quale è stato eliminato il termine di durata precedentemente stabilito in sei mesi, stabilendo quindi che l'affitto potrà proseguire fino alla conclusione della procedura di vendita del ramo d'azienda. In data 17/03/2020 i lavori sono stati sospesi a causa dell'emergenza epidemiologica

da COVID-19 con ripresa parziale in data 15/04/2020. Successivamente, in data 04/05/2020 è intervenuta una ulteriore sospensione totale dei lavori. I lavori sono stati ripresi con verbale del 14/09/2020, assunto in pari data al protocollo dell'Ente al n.18437.

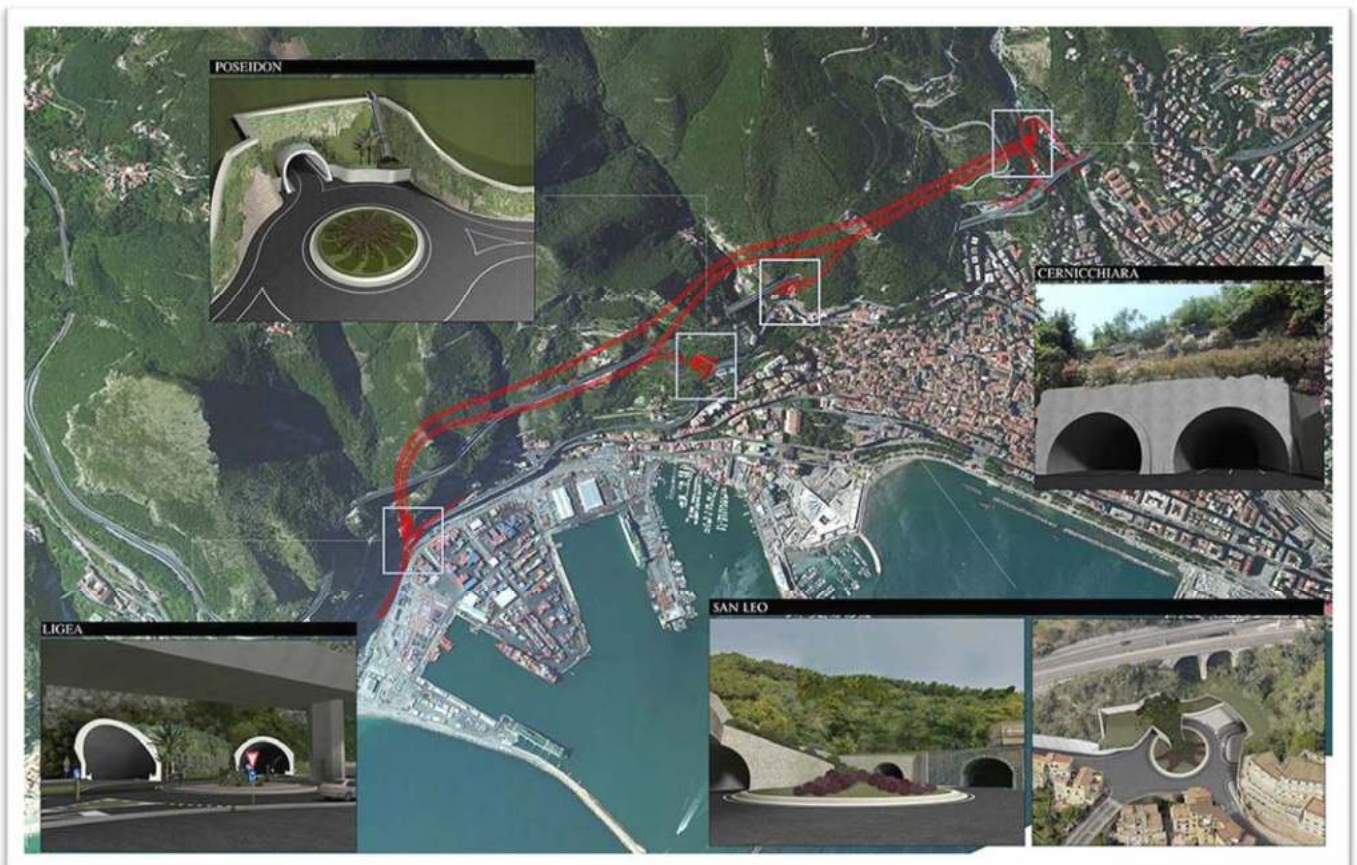
Alla data del 31/07/2020 risultano eseguiti:

- uno scavo complessivo di m 3.837 di galleria (circa il 73% del totale previsto di m 5.266);
- arco rovescio per m 3.321 (circa il 63% del totale previsto di m 5.266);
- calotta per m 2.832 (circa il 54% del totale previsto di m 5.266).

Nel periodo 01 gennaio – 30 settembre 2020 sono stati emessi n. 3 SAL, per un importo complessivo di € 3.522.840,00.

In data 30/09/2020 è stato emesso il SAL n.25, per un importo complessivo (compresa progettazione esecutiva) di € 60.204.240,00 (circa il 52 % dell'importo contrattuale di € 115.917.428,54).

L'intervento è stato finanziato, inizialmente, con fondi PON 2007-2013 che potevano essere utilizzati entro il 31/12/2015. Per la parte non realizzata entro tale termine (fase II), è stato assegnato all'Ente un nuovo finanziamento di € 30.595.450,15 a valere sui fondi PAC (convenzione tra Ministero Infrastrutture e Trasporti e Autorità Portuale di Salerno prot. M_INF.TER_PROG. 291 del 11/01/2017) e di € 60.567.974 a valere sui fondi PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 (convenzione tra Ministero Infrastrutture e Trasporti e Autorità Portuale di Salerno prot. M_INF. TER_PROG. 291 del



11/01/2017).

Tracciato in galleria del collegamento stradale Porta Ovest

- **Grande Progetto “Logistica e porti – Sistema integrato portuale di Salerno”**

L'intervento comprende:

- il consolidamento delle banchine del Molo Trapezio Ponente e testata;
- l'allargamento dell'imboccatura portuale;
- l'approfondimento dei fondali

per complessivi 73 milioni (cofinanziato con fondi POR FESR Campania 2007-2013 e 2014-2020).

Consolidamento delle banchine. L'opera di consolidamento ed adeguamento funzionale del molo Trapezio Levante e Testata (31,9 M€ - fondi POR) e della banchina Ligea II stralcio (8 M€ - fondi legge n. 84/94 art. 18 bis), per complessivi 39,9 milioni di euro, è stata completata e collaudata.

Con Delibera di Giunta Regionale n. 503 del 22/10/2019 i due interventi inerenti il sistema logistico del Porto di Salerno (Allargamento imboccatura del costo ammesso di € 23.000.000,00 ed Escavo dei fondali del Porto e del canale di ingresso del costo ammesso di € 18.100.000,00) sono stati deprogrammati dal POR FESR Campania 2014-2020 in favore del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

Allargamento dell'imboccatura portuale

Tale allargamento verrà realizzato mediante il salpamento della testata del molo di sottoflutto per una lunghezza di m 100 ed il prolungamento del molo di sopraflutto per una lunghezza di m 200 mediante la costruzione e posa in opera di cassoni cellulari in c.a. Esso consentirà l'ingresso, nel bacino portuale, alle navi da crociera ed alle navi commerciali di maggiori dimensioni.

Nel corso del 2015 l'appalto di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori, previa acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta, era stato aggiudicato all'ATI ACMAR S.c.p.a. – Kostruttiva Soc. Coop. per Azioni (già COVECO COOP. S.p.A.). Con Delibera Presidenziale n. 13 del 22/01/2016 l'Autorità Portuale di Salerno ha approvato il progetto definitivo redatto dall'ATI appaltatrice ed in data 29/01/2016 è stato stipulato il contratto di appalto.

Dopo l'espletamento della procedura di evidenza pubblica per l'affidamento delle prove su modello fisico richieste dal Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato a seguito dell'esame del progetto definitivo (Voto n. 54 del 24/06/2015), in data 24/11/2017 è stato sottoscritto il Contratto con HR Wallingford Ltd che ad aprile 2018 ha trasmesso il Rapporto finale.

A marzo 2018 l'ATI Appaltatrice ha rappresentato alla Stazione Appaltante che, a causa

del tempo trascorso dalla data dell'offerta (luglio 2014), il sito indicato in sede di gara per la costruzione dei cassoni (bacino di carenaggio nel Porto di Messina) non era più disponibile, e pertanto ha proposto di fabbricare i cassoni mediante sistema di casseri rampanti su bacino galleggiante da ormeggiare nel Porto di Salerno.

Con Delibera Presidenziale n.155 del 05/06/2019, previa acquisizione del parere del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato di Napoli (Voto n.124 del 19/12/2018), è stato approvato il progetto definitivo rev.1 - 2018, elaborato dall'ATI Appaltatrice su autorizzazione della Stazione Appaltante ai sensi dell'art. 132 c.1 lettere a e b del D.Lgs.163/2006.

Il progetto definitivo rev.1 – 2018 contempla le seguenti modifiche rispetto al progetto definitivo rev.0 - 2014:

- adeguamento delle opere in ragione delle prescrizioni del CTA con Voto 54/2015 e dei risultati delle prove eseguite su modello tridimensionale in vasca presso il laboratorio HR Wallingford,
- adeguamento degli interventi di vibrosostituzione sul fondale in ragione dei risultati delle prove geotecniche integrative eseguite dopo la sottoscrizione del contratto d'appalto,
- modifica della modalità e del sito di costruzione dei cassoni,
- adeguamento dei segnalamenti marittimi al parere di Marifari.

L'importo complessivo del progetto definitivo rev.1-2018 ammonta ad € 17.324.211,65, IVA non imponibile, di cui € 16.392.575,72 per lavori a corpo, € 548.865,15 per oneri della sicurezza speciali non soggetti a ribasso ed € 382.770,78 per oneri di progettazione definitiva, esecutiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione compreso oneri previdenziali, con un incremento complessivo di € 775.796,32 rispetto all'importo originario del contratto, pari al 4,80 % dell'importo contrattuale dei lavori comprensivo di oneri della sicurezza.

Con nota del 21/06/2019 il RUP ha disposto l'avvio della redazione del progetto esecutivo, da eseguire nel rispetto del progetto definitivo approvato, delle prescrizioni di cui all'atto formale di validazione del RUP e delle indicazioni della Capitaneria di Porto in relazione all'ormeggio del bacino galleggiante.

Con Delibera Presidenziale n. 27 del 31/01/2020 è stato approvato il progetto esecutivo elaborato dall'ATI Appaltatrice, per l'importo contrattuale di € 17.324.211,65, uguale a quello del progetto definitivo rev.1 - 2018.

Con Delibera Presidenziale n. 187 del 03/09/2020 l'Ente ha affidato all'ATI Appaltatrice il servizio di ricognizione e bonifica bellica subacquea profonda, ai sensi dell'art.57 comma 5 lettera a del D.Lgs.163/2006, per un ammontare complessivo a corpo di € 123.700,00, IVA non imponibile.

In data 09/09/2020 sono stati consegnati i lavori. Tempo contrattuale 330 giorni a decorrere dal verbale di consegna.

Il quadro economico dell'intero intervento prevede un costo complessivo di 23 milioni di euro.

Approfondimento dei fondali

I lavori di dragaggio dei fondali delle darsene, del bacino di evoluzione e del canale di ingresso del Porto Commerciale di Salerno, primo stralcio dell'intervento contemplato dall'Adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal Piano regolatore del Porto di Salerno, prevedono il raggiungimento delle seguenti batimetrie riferite al livello medio delle basse maree sizigiali:

- m -14,50 nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione, all'interno della darsena centrale, all'interno della darsena di Ponente;
- m -11,50 nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio ed alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi;
- m - 10,00 lungo la Banchina Rossa per una fascia di m 20,00 dal ciglio banchina;
- batimetria attuale lungo le banchine non consolidate (Molo di Ponente, Molo 3 Gennaio) per una fascia di m 20,00 dal ciglio banchina.

L'intervento è finalizzato a consentire l'ingresso, il transito e le manovre di ormeggio, in condizioni di sicurezza, a navi commerciali di nuova generazione (caratterizzate da un minor impatto con l'ambiente per i più ridotti consumi di carburante e di minor tenore di emissioni di agenti inquinanti), caratterizzate da un pescaggio maggiore (navi da crociera, porta-containers, Ro-ro e general cargo).

Con Delibera Presidenziale n. 398 del 18/12/2018 è stato approvato il progetto esecutivo dell'intervento, redatto dall'ufficio tecnico dell'Ente, con un importo a base di gara di € 24.978.618,42, di cui: € 24.926.220,52 per lavori a corpo e a misura ed € 52.397,90 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, oltre Somme a disposizione dell'Amministrazione, per complessivi € 38.100.000,00.

Il volume complessivo da dragare, pari a mc 2.993.774 oltre overdredging (quantitativo di materiale rimosso oltre le batimetrie di progetto il cui costo è a carico dell'Appaltatore, stimato nell'ordine di mc 238.794, per complessivi mc 3.232.568), deve essere inferiore a quello autorizzato dal MATTM (mc 3.251.968).

I lavori di dragaggio devono svolgersi secondo le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; in particolare, le attività di immersione in mare nel sito individuato, distante circa 8 miglia nautiche dall'imboccatura del porto, devono essere suddivise su due anni ed essere effettuate nel periodo tra metà novembre e fine marzo, eventualmente prorogabile fino al 15 aprile (Decreto Direttoriale MATTM n. 219 del 19/07/2017; Decreto Direttoriale MATTM n. 374 del 01/10/2018, rettificato con Decreto Direttoriale MATTM n. 393 del 22/10/2018).

Preliminarmente occorre procedere al salpamento degli elementi di qualsiasi forma e dimensione che possano costituire ostacolo per la navigazione o arrecare danni ai mezzi marittimi utilizzati per il dragaggio (pietriscio, massi artificiali o naturali, rottami, relitti,

catenarie, materiale ferroso in genere, pneumatici, ecc.), con collocazione dei massi riutilizzabili a rifiorimento delle infrastrutture portuali a gettata e trasporto a rifiuto in discarica terrestre autorizzata dei materiali salpati non riutilizzabili. L'attività è prevista venga eseguita con l'impiego di motopontone munito di gru attrezzata con benna e di operatori subacquei regolarmente abilitati.

Onde non compromettere l'operatività delle banchine e ridurre al minimo i disagi derivanti dalla realizzazione dei lavori, l'escavo è previsto venga realizzato con l'impiego di draga semovente aspirante autocaricante ("trailing suction hopper dredger") e, per le lavorazioni a ciglio banchina e negli angoli delle darsene, di motopontone munito di gru attrezzata con benna.

A fine lavori, si provvederà a posizionare i segnalamenti marittimi definitivi di delimitazione del canale di ingresso, costituiti da mede elastiche, di cui due saranno attrezzate con sensori ambientali multiparametrici.

Il progetto ha acquisito il parere del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Campania, il Molise, la Puglia e la Basilicata – Comitato Tecnico Amministrativo (Voto n.77 reso nell'adunanza del 26/07/2018) e il parere della Marina Militare – Comando zona dei fari e dei segnalamenti marittimi di Napoli (MARIFARI) sui segnalamenti marittimi "speciali" di tipo temporaneo, per la definizione a mare dell'area di escavo (Nota Prot. 2057 del 21/12/2018) e sui segnalamenti marittimi "definitivi", tipo meda elastica, per la definizione a mare dell'area di escavo (Nota Prot. 2062 del 21/12/2018).

Con Delibera Presidenziale n. 400 del 20/12/2018 è stata indetta procedura aperta ex art. 60 del D.Lgs. 50/2016 per l'affidamento dei lavori, da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art.95 del D.Lgs. 50/2016.

Con Delibera Presidenziale n. 232 del 18/09/2019, al termine della procedura di verifica dell'offerta anomala, i lavori di escavo sono stati aggiudicati al RTI Società Italiana Dragaggi S.p.A. (Capogruppo Mandataria) - Consorzio Stabile Grandi Lavori S.c.r.l. (Mandante) - Meridiana Costruzioni Generali S.r.l. (Mandante), con un ribasso del 44,111 %. L'offerta del RTI SIDRA è stata oggetto di verifica di congruità.

In data 03/12/2019 è stato stipulato il Contatto di appalto Rep. n.356-2019 per l'importo di € 13.983.442,05, non imponibile IVA, di cui € 13.931.044,15 per lavori a corpo e a misura ed € 52.397,90 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso.

Con Delibera Presidenziale n. 311 del 05/12/2019 è stato nominato l'ufficio di supporto al RUP e l'Ufficio Direzione Lavori.

Con Delibera Presidenziale n. 334 del 23/12/2019 è stato approvato il Quadro economico dell'intervento per un importo complessivo di 38,1 M€, rimodulato per

effetto degli esiti di gara.

L'intervento è finanziato per 20 M€ sul Fondo Sviluppo e Coesione di cui alla Delibera CIPE n.98/2017 pubblicata in G.U. n.132/2018 e per 18,1 M€ sul PON Infrastrutture e Reti 2014-2020. La Convenzione di concessione del finanziamento sul PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 Prot. n. 1185/2020 è stata registrata alla Corte dei Conti il 26/02/2020 n.620 ed Approvata con Delibera Presidenziale n. 16 del 23/03/2020.

In data 12/12/2019 il Direttore dei Lavori ha proceduto alla consegna dei lavori. Il termine per l'ultimazione dei lavori è di diciotto mesi consecutivi decorrenti dalla data del Verbale di consegna dei lavori, che è stato sottoscritto con riserva dall'Appaltatore. Dopo l'esecuzione delle attività di salpamento, in data 16/01/2020 hanno avuto inizio i lavori di scavo subacqueo con draga TSHD. Dal 05/03/2020 al 18/03/2020 l'Appaltatore ha utilizzato anche una seconda draga TSHD.

Prima dell'inizio delle attività di escavo all'esterno dell'imboccatura del porto sono state posizionate le boe luminose di delimitazione del canale d'ingresso (segnalamenti speciali temporanei).

I lavori sono stati sospesi in data 25/03/2020 a causa dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

In data 12/05/2020 il Direttore dei Lavori ha trasmesso i documenti contabili relativi al SAL n.1 per lavori eseguiti a tutto il 25/03/2020, per un importo complessivo di € 6.319.694,70. Complessivamente sono stati versati nell'area di immersione circa 1.400.000 mc di sedimenti. Durante l'esecuzione dei lavori, in conformità alle prescrizioni del Provvedimento V.I.A. D.M. n. 150 del 27/05/2014, è stato effettuato il monitoraggio dell'ecosistema marino che l'Ente ha affidato alla Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli.

I lavori sono stati ripresi con Verbale del 24/07/2020, che è stato sottoscritto con riserva dall'Appaltatore.

È in corso la redazione della perizia di variante e suppletiva n.1.



- **Prolungamento scogliera S.Teresa**



Il Protocollo di Intesa stipulato in data 06/10/2011 con il Comune di Salerno prevede la realizzazione di una scogliera di protezione posizionata in località S. Teresa in quanto valutazioni preliminari hanno evidenziato che lo stato di agitazione ondosa nello specchio acqueo, oltre a non garantire una fruibilità ottimale dello stesso per l'ormeggio in periodo invernale, determina anche un potenziale pericolo di inondazione della banchina e dei locali sottoposti alla Piazza, limitandone di fatto la completa operatività.

Con Delibera Presidenziale n. 179 del 11/06/2018 è stato approvato il progetto esecutivo dei Lavori di realizzazione della nuova scogliera a protezione dello specchio acqueo di S. Teresa.

Con Delibera n. 119 del 19/04/2019 i lavori sono stati aggiudicati alla Ferrara Costruzioni Marittime e Terrestri S.r.l., con un ribasso del 32,823%, per un importo pari a € 800.475,17 oltre € 25.921,22 per oneri della sicurezza, oltre IVA.

In data 30/07/2019 è stato sottoscritto il contratto con l'impresa aggiudicataria repertorio n. 342, registrato all'Agenzia delle Entrate di Napoli Ufficio APSR in data 14/08/2019 al n. 54 serie 1.

In data 13/12/2019 sono stati consegnati i lavori. Tempo contrattuale 180 giorni a decorrere dal verbale di consegna e pertanto scadente il 10/06/2020.

In data 18/03/2020 i lavori sono stati sospesi per l'emergenza epidemiologica da COVID-19, in ottemperanza ai DPCM Nazionali e Ordinanze Regionali.

In data 11/05/2020 sono stati ripresi i lavori, fissando il nuovo termine contrattuale per il giorno 03/08/2020.

In data 24/07/2020 i lavori, che sono sostanzialmente ultimati, sono stati sospesi per la

necessità di redigere una perizia di variante che contemplasse alcune modifiche richieste da questa Amministrazione durante la fase finale di realizzazione della scogliera.

La copertura finanziaria dell'intervento (€ 1.830.000,00) è assicurata dai fondi L. 413/98.

- **Modifica imboccatura Porto Masuccio Salernitano per il miglioramento delle condizioni di agitazione ondosa – realizzazione di un pennello.**



Il porto Masuccio Salernitano è caratterizzato da un'agitazione ondosa rilevante. Diversi interventi, anche tra loro complementari, possono essere attivati per migliorare la sicurezza del bacino e le condizioni di ormeggio. Tra questi: il prolungamento del molo di sopraflutto, la riduzione della bocca di ingresso del Porto con un prolungamento del sottoflutto, la realizzazione di un pennello - di lunghezza compresa di 45 m - radicato al lato interno del molo sopraflutto in prossimità della testata.

Quest'ultimo intervento è quello cui è associato il miglior rapporto costo/beneficio. Con Delibera Presidenziale n. 193 del 25/06/2018 è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori per il miglioramento delle condizioni di agitazione ondosa all'interno del bacino del Porto Masuccio Salernitano: realizzazione di un pennello radicato all'interno del molo sopraflutto.

Con Delibera n. 204 del 05/08/2019 i lavori sono stati aggiudicati alla General Impresa S.r.l., con un ribasso del 30,009%, per un importo pari a € 344.520, oltre € 18.568,38 per oneri della sicurezza, oltre IVA.

In data 29/11/2019 è stato sottoscritto il contratto con l'impresa aggiudicataria

repertorio n. 355.

In data 23/12/2019 sono stati consegnati i lavori. Tempo contrattuale 120 giorni a decorrere dal verbale di consegna e pertanto scadente il 21/04/2020.

In data 16/03/2020 i lavori sono stati sospesi per l'emergenza epidemiologica da COVID-19.

In data 18/05/2020 sono stati ripresi i lavori, fissando il nuovo termine contrattuale per il giorno 23/06/2020.

In data 19/06/2020 l'impresa esecutrice ha presentato istanza di proroga che è stata accordata, posticipando di 30 gg il termine per l'ultimazione dei lavori e portandolo al 23/07/2020.

In data 23/07/2020 sono stati completati i lavori.

All'attualità si è in fase di emissione di certificato di regolare esecuzione.

La copertura finanziaria dell'intervento (€ 870.00,00) è assicurata con fondi L. 296/2006 c. 983.

- **Molo Manfredi – Lavori di consolidamento strutturale dell'immobile di pertinenza demaniale marittima denominato “ex Casa del Portuale”.**

L'intervento di manutenzione straordinaria prevede l'esecuzione di opere strutturali di consolidamento e miglioramento sismico al fine di conseguire, mediante interventi specifici sul fabbricato, un livello prestazionale che si traduca in una vita residua dell'immobile non inferiore a 15/20 anni.

Con Delibera Presidenziale n. 116 del 20/04/2018 è stato approvato il progetto esecutivo dei Lavori di consolidamento strutturale dell'immobile di pertinenza demaniale marittima denominato “ex Casa del Portuale”.

Con Delibera n. 244 del 31/08/2018 sono state approvate le risultanze della Richiesta di Offerta (R.d.O) n. 1992521 sulla Piattaforma informatica Acquisti in Rete P.A. (Me.Pa) e i lavori sono stati aggiudicati alla “CA.LU. Costruzioni del geometra Castiello Luigi”, con un ribasso del 32,33% sull'importo a base d'asta, per un importo complessivo di € 88.251,71 così suddiviso: € 78.478,47 importo lavori, € 9.773,24 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, IVA non imponibile ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. n.633 del 26/10/1972.

In data 30/10/2018 è stato stipulato il contratto di appalto con la citata ditta appaltatrice ed i lavori, una volta ottenuta l'autorizzazione sismica da parte dell'Ufficio del Genio Civile di Salerno, sono stati consegnati in data 18/12/2018. Tempo contrattuale per l'esecuzione dei lavori gg. 120 naturali e consecutivi a partire dalla data del verbale di consegna.

Il termine utile doveva scadere quindi il 17 aprile 2019.

I lavori sono stati sospesi in data 15 aprile 2019 a causa della necessità di redigere una perizia di variante che contemplasse la volontà manifestata dalla stazione appaltante di rendere funzionali, con ulteriori opere, i locali destinati a casermette. I lavori sono stati ripresi in data 23/09/2019.

Durante l'esecuzione dei lavori sono stati concessi 10 giorni di proroga ai sensi dell'art.4 dell'atto di sottomissione

Con Delibera Presidenziale n. 228 del 13/09/2019 è stata approvata la perizia di variante e suppletiva per un importo aggiuntivo di € 16.363,78.

A causa della sospensione e della proroga il tempo utile è stato protratto complessivamente di 173 giorni a tutto il 05 ottobre 2019.

L'ultimazione dei lavori è avvenuta il giorno 04 ottobre 2019 e quindi entro il tempo utile contrattuale.

La copertura finanziaria dell'intervento (€ 170.000,00) è assicurata con fondi L. 296/2006 c. 983.

- **Rifacimento urgente della viabilità e delle pavimentazioni portuali**

L'uso intensivo delle strade e dei piazzali portuali ha reso necessario realizzare interventi tesi a ripristinare la piena funzionalità dei medesimi con il rifacimento della pavimentazione.

In particolare si è reso necessario ripristinare la fondazione e la pavimentazione delle superfici ad uso comune lungo la strada tangenziale, le strade di interconnessione ed i piazzali portuali ad uso comune che presentavano fenomeni fessurativi, assestamenti e cedimenti. Con tale intervento si è provveduto altresì alla sostituzione di chiusini e caditoie, al rifacimento di porzioni di solaio della galleria tecnica interrata e della segnaletica orizzontale.

Con Delibera del Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Salerno n. 78 del 14/12/2017 veniva approvato il progetto esecutivo ed il quadro economico di € 315.000,00 (fondi Legge 296/2006, art. 1 c. 983).

Con Delibera Presidenziale n. 99 del 03/04/2018 venivano approvati gli atti tecnici ed amministrativi di gara, con Procedura aperta nei Settori Speciali, da aggiudicare mediante il criterio del minor prezzo, per l'importo di € 266.751,52, di cui € 250.566,55 per lavori a base di gara ed € 16.184,97 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, IVA non imponibile ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. n.633 del 26/10/1972.

Con Delibera Presidenziale n. 171 del 03/04/2018 i lavori venivano aggiudicati alla Ludo Appalti S.r.l., con un ribasso del 35,168%, per un importo pari a Euro 162.446,10, oltre Euro 16.184,97 quali costi della sicurezza non soggetti a ribasso.

Il contratto di appalto è stato stipulato in data 19/10/2018 n. rep. 271.

In data 14/11/2018 si è proceduto alla consegna dei lavori.

Con Delibera Presidenziale n. 68 del 01/03/2019 è stata approvata la perizia di variante con la rimodulazione del Quadro Economico e la rideterminazione dell'importo contrattuale dei lavori in € 178.169,80, di cui € 161.984,83 per lavori ed € 16.184,97 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, in diminuzione di € 461,27 rispetto all'importo contrattuale iniziale.

L'atto aggiuntivo n. 1 al contratto d'appalto principale è stato stipulato in data 10/04/2019 n. rep. 309.

I lavori sono stati ultimati in data 13/09/2019. In data 07/10/2019 il Direttore dei Lavori ha emesso il Certificato di regolare esecuzione.

- **Porto di Salerno - “Lavori di riparazione pavimentazione in conglomerato bituminoso - Trapezio Ponente”**

L'intervento ha previsto l'esecuzione delle seguenti lavorazioni:

- scavo a sezione aperta per sbancamento e compattazione del piano di posa della fondazione stradale (sottofondo);
- ripristino dello strato di fondazione in misto granulare e dello strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso.

Con Delibera Presidenziale n. 44 del 07/02/2019 è stato approvato il progetto esecutivo dei “Lavori di riparazione pavimentazione in conglomerato bituminoso - Trapezio Ponente - Porto di Salerno”, con il relativo quadro economico dell'importo complessivo di € 210.000,00 (fondi L. 296 art. 1 comma 983), ed è stato dato mandato all'Ufficio Gare e Contratti di procedere all'affidamento ai sensi dell'art.1, comma 912, della legge n.145 del 30/12/2018, previa consultazione di n.3 operatori economici individuati tra le ditte inserite nell'elenco di questa AdSP, tramite trattativa diretta sul MEPA.

Con Delibera Presidenziale n. 109 del 12/04/2019 i lavori sono stati aggiudicati all'impresa GORRASI COST. S.r.l., con un ribasso del 13,368 %, per un importo complessivo di € 127.701,89, di cui € 119.637,02 per l'esecuzione dei lavori al netto del ribasso offerto, ed € 8.064,87 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso.

Il contratto di appalto è stato stipulato in data 17/06/2019, rep. N. 327.

I lavori, consegnati in via d'urgenza in data 22/05/2019, sono stati ultimati in data 04/07/2019.

In data 11/07/2019 il Direttore dei Lavori ha emesso il Certificato di regolare esecuzione.

- **Lavori urgenti di risagomatura dei fondali del Porto Commerciale di Salerno**

Nelle more della realizzazione dell'intervento di dragaggio, su richiesta degli operatori portuali, l'Ente ha attivato le procedure per la realizzazione di un intervento urgente di risagomatura dei fondali con spostamento dei sedimenti accumulati nell'ambito portuale.

I lavori, aggiudicati con Delibera del Commissario Straordinario n. 70 del 20/11/017, sono stati consegnati in data 18/12/2017 ed ultimati in data 15/02/2018. Con Deliberazione Presidenziale n.119 del 23/04/2018 è stato approvato il quadro economico finale dell'intervento per l'importo complessivo di € 523.018,05 (fondi L. 296/2006 c. 983).

- **Adeguamento e potenziamento dell'impianto idrico e antincendio del Porto commerciale.**

L'opera, i cui lavori sono in fase di ultimazione, con percentuale di avanzamento lavori

pari al 95% dell'importo contrattuale, consiste nella realizzazione degli impianti idropotabile e antincendio, costituiti da due reti distinte, serventi tutta l'area del Porto commerciale, compreso il molo Manfredi.

Entrambe le reti sono state completate e sottoposte alle prove di tenuta idraulica con esito positivo.

In data 03.06.2020 è stato sottoscritto un Accordo Bonario con l'Appaltatore di importo pari a € 680.000,00 il cui schema è stato approvato con Delibera Presidenziale n. 105 del 16.04.2020.

Con Delibera Presidenziale n. 185 del 06.08.2020 è stata approvata la Perizia di Variante n.3, in diminuzione di € 379.100,92, rispetto all'importo dell'Atto Aggiuntivo n.2 del contratto d'appalto principale. Il Quadro economico della Perizia di Variante n.3, comprensivo dell'importo per l'Accordo bonario sottoscritto, ammonta ad € 6.330.000,00 di cui € 4.111.287,21 finanziati (L.84/94 art. 6, L.296/2006 art.1 c.994, L.413/98), € 1.688.712,79 impegnati su fondi dell'Ente quale anticipazione in attesa dell'erogazione diretta da parte del MIT, € 530.000,00 su fondi L. 296/2006 art.1 c.983 anno 2013.

In data 16.07.2020 è stato firmato l'atto aggiuntivo n. 3.

A ottobre 2020 il Consiglio di Amministrazione dell'Ente gestore del servizio idrico e il Comune di Salerno hanno dato la disponibilità alla sottoscrizione dell'Accordo per la gestione del servizio di distribuzione idropotabile nell'ambito portuale di Salerno.

I lavori, che hanno avuto inizio in data 20.02.2013, verranno ultimati entro dicembre 2020.

- **Implementazione delle infrastrutture di security**

L'intervento prevede l'implementazione delle infrastrutture di "port security" attraverso l'esecuzione di opere civili, l'installazione di impianti tecnologici finalizzati al controllo degli accessi di persone e veicoli ai varchi portuali, di un impianto TVCC del compendio portuale e la realizzazione della Centrale Operativa di Security.

Con Delibera Presidenziale n. 170 del 21.07.2020 è stata approvata la Perizia di Variante Tecnica e suppletiva il cui Quadro economico ammonta ad € 4.518.360,00 di cui € 661.514,28 con L. 413/98, € 12.596,76 con L. 296/06, € 3.844.248,96 su Fondi PON Legalità 2014-2020.

Con Delibera Presidenziale n. 177 del 30.07.2020 è stato approvato l'Accordo Bonario con l'Appaltatore per l'importo di € 148.129,443.

I lavori avranno inizio ad avvenuta acquisizione dei pareri comunali (Permesso di costruire e Autorizzazione paesaggistica, presentati al Comune di Salerno a settembre 2020).

9.2.2 Interventi da iniziare per i quali si dispone già della progettazione esecutiva

- **Briccole Molo di Ponente - completamento del sistema di accosto e ormeggio delle**

navi Ro-Ro Pax del posto d'ormeggio. n.25

L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova briccola al posto di ormeggio n. 25 del porto commerciale, da interporre tra l'ultima esistente (n.4) e la banchina a giorno su pali, in modo da migliorare l'agibilità e la sicurezza dell'ormeggio n. 25, soprattutto in condizioni meteo avverse.

Oltre alla realizzazione della briccola n.5, l'intervento prevede:

- realizzazione della passerella in acciaio di collegamento alla briccola n°5;
- demolizione e ricostruzione della testata della briccola n°2, danneggiata dall'impatto con il naviglio;
- realizzazione degli impianti elettrici.

Con Delibera Presidenziale n. 91 del 13/04/2016 l'Ente ha affidato l'incarico di progettazione, direzione dei lavori, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, e predisposizione degli elaborati tecnici/amministrativi per il rilascio di autorizzazioni/pareri, alla società DUOMI S.r.l..

Il progetto definitivo, redatto a giugno 2016, ha acquisito il parere favorevole del I Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche per la Campania, il Molise, la Puglia e la Basilicata – Comitato Tecnico Amministrativo che, con Voto n. 116 del 20.09.2016 ha richiesto, per la stesura del progetto esecutivo, l'effettuazione di un sondaggio a mare in prossimità della briccola n. 5 (di progetto), di profondità non inferiore a 35 m.

Con determina del Commissario Straordinario n. 135 del 14.11.2017 è stato affidato alla INGE S.r.l. l'incarico di effettuare il suddetto sondaggio geognostico a mare.

A dicembre 2017 la società DUOMI S.r.l. ha trasmesso gli elaborati del progetto esecutivo adeguati alle prescrizioni del CTA.

Con Delibera Presidenziale n.205 del 04/07/2018 è stato approvato il Progetto esecutivo con quadro economico di € 765.000,00 (fondi Legge L. 296/2006 (anno 2013) art. 1 c. 983).

• Porto di Salerno - Lavori di rifacimento delle pavimentazioni delle banchine Trapezio Ponente, Trapezio Testata, Trapezio Levante e porzione Banchina Ligea

L'intervento prevede la rimozione dell'intero pacchetto di pavimentazione ed il rifacimento di uno nuovo per le banchine Trapezio Ponente, Trapezio Testata e Ligea, mentre per la banchina Trapezio Levante e per un tratto della banchina Trapezio Ponente è prevista la fresatura dello strato di usura e del binder ed il successivo ripristino della pavimentazione in conglomerato bituminoso.

L'intervento riguarda l'obiettivo di:

- ripristinare le aree dissestate (pavimentazioni, soletta di copertura del cunicolo di servizio), al fine di non pregiudicare la piena fruizione e gli standard di sicurezza delle aree demaniali destinate alle operazioni portuali;
- realizzare banchine altamente performanti, in considerazione del traffico merci annuo e dei mezzi operativi operanti in banchina, con utilizzo di pavimentazione

semiflessibile specifica per le aree portuali e prestazioni di assoluto livello in termini di durabilità, stabilità e resistenza alle deformazioni, rugosità superficiale, resistenza all'ormaiamento;

- ripristinare la planarità della quota di calpestio per garantire il corretto deflusso delle acque di pioggia.

Il progetto definitivo dell'intervento è stato approvato con Delibera Presidenziale n. 399 del 18/12/2018. Il Quadro Economico ammonta ad € 2.660.000,00, di cui € 1.997.822,66 per lavori compresi oneri della sicurezza.

La copertura finanziaria dell'intervento è garantita da fondi L.296/2006.

Il Progetto esecutivo è stato trasmesso in data 30/12/2019 ed attualmente è in corso la procedura di validazione.

9.2.3 Interventi da avviare ex novo per i quali non è stata ancora acquisita la progettazione esecutiva

- **Fabbricato servizi**

L'Ente ha previsto la realizzazione, all'interno dell'area portuale, di un fabbricato servizi, da rendere disponibile ai vari Enti-Autorità-Amministrazioni che operano nel Porto commerciale per l'espletamento delle proprie attività e che attualmente sono allocati in strutture non adeguate sotto il profilo delle rispettive esigenze funzionali e tecnico-operative (Agenzia delle Dogane/Sportello Unico Doganale, Nucleo Operativo C.I.T.E.S. Corpo Forestale dello Stato, Servizio Fito-Sanitario del Porto di Salerno, U.T. Salerno - Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera, Ufficio Veterinario di Porto Posto di Ispezione Frontaliero, Polizia di Frontiera del Porto di Salerno, Corporazione dei Piloti del Porto di Salerno, Gruppo Ormeggiatori del Porto di Salerno, Gruppo Rimorchiatori Riuniti Salerno S.r.l., ecc.). La palazzina sarà realizzata nell'area espressamente prevista dal master plan sulla banchina Ligea, distribuita su 3 piani fuori terra.

L'Ente coprirà le spese di realizzazione dell'intervento (€ 6.000.000,00) con fondi ex L.166/2002 e, per la restante parte, con fondi L.413/98

- **Lavori di messa in sicurezza del fabbricato demaniale denominato ex casa Musella sito in via Porto n.33**

All'attualità si dispone del progetto definitivo.

Il fabbricato è ormai in disuso ed è dichiarato "inutilizzabile", così come riportato nella scheda dati relativa alla comunicazione immobili 2015, relativa all'anno 2014, riguardanti il Patrimonio Immobiliare P.A. ex.art.2, comma 222 L. 191/2009.

Il progetto prevede una serie di opere provvisorie di puntellamento di tutti i solai e delle murature, la rimozione totale del tetto e la successiva copertura in lamiera grecata su opportuna struttura metallica.

In considerazione dell'onerosità dell'intervento di messa in sicurezza del fabbricato, di

cui peraltro il PUC del Comune di Salerno prevede la demolizione, l'Ente ha chiesto ha chiesto all'Agenzia del Demanio di poter procedere della demolizione totale del fabbricato. Attualmente si è in attesa del rilascio del nulla osta da parte dell'Agenzia del Demanio.

La copertura finanziaria dell'intervento (€ 150.000,00) è assicurata dai fondi L. 296/2006 c. 983.

- **Realizzazione bitte di ormeggio Molo Manfredi**

L'intervento prevede l'installazione di tre bitte di ormeggio alla radice della banchina del molo Manfredi, in corrispondenza del tratto di tale banchina in cui, nel 2008, furono realizzati i lavori di consolidamento. Esso si rende necessario per offrire alle i da crociera, con lunghezza di 300 m, che utilizzeranno il molo Manfredi, di disporre di bitte per i cavi di poppa, nel punto più critico dell'ormeggio.

Il costo dell'intervento è stimato in € 170.000, da realizzarsi con fondi L. 296/2006 c. 983.

- **Prolungamento del Molo Manfredi - 200m - (nuovo Piano Regolatore Portuale)**

L'intervento consiste nella realizzazione del prolungamento del Molo Manfredi (in linea retta, per circa 200 m rispetto all'attuale testata) sino alla sua intersezione con l'attuale diga foranea del Porto Commerciale di Salerno (già prefigurata in una proposta di variante al vigente PRP dell'anno 2010 ed approvata dal Comitato Portuale dell'A.P.SA nel 2014)

Per effettuare detto prolungamento è stata scelta (in analogia al primo tratto di 180 m realizzato nel 2016 da questo Ente) una soluzione a "cofferdam", con paratie metalliche vincolate mutuamente tramite tiranti di ancoraggio orizzontali a barre e con riempimento, tra le paratie, costituito da materiale arido di cava selezionato. Le paratie sono composte da elementi portanti in profilati tipo "H" alternati ad elementi di tenuta con profilo cosiddetto a "Z".

Il costo dell'intervento è stimato in € 15.000.000,00. La fonte di finanziamento è da reperire.

- **Adeguamento banchina di riva Porto Masuccio Salernitano**

L'intervento, finalizzato al miglioramento delle condizioni di agitazione ondosa del Porto Masuccio Salernitano, prevede l'adeguamento della banchina di riva mediante la costruzione di una struttura parzialmente riflettente, tramite demolizione e ricostruzione della parte superiore della banchina di riva per tutto il suo sviluppo (220 m) oltre al tratto iniziale (45 m) del lato interno del molo sopraflutto. La ricostruzione della parte superiore della banchina comporterà la realizzazione di cassoni in cemento armato, che saranno parzialmente riempiti da scogli, al fine di produrre un effetto dissipatore del moto ondoso impattante sulla banchina stessa. L'intervento comprende altresì la risistemazione di tutte le aree a tergo della banchina di riva, compresi gli

impianti a rete.

La spesa prevista, di € 3.000.000, è finanziata con i fondi L.296/06 c. 983.

- **Dragaggio del Porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso – fase 2**

Nel corso di alcuni incontri con il Comando zona dei fari e dei segnalamenti marittimi di Napoli, la Capitaneria di Porto di Salerno e la Corporazione dei Piloti è stata rappresentata la necessità, in considerazione dell'esperienza acquisita nelle manovre di ingresso e uscita delle navi di medie e grandi dimensioni, la cui frequenza è notevolmente aumentata negli ultimi anni, di avviare l'iter amministrativo per allargare la parte terminale del canale di ingresso rispetto a quanto previsto dall'Adeguamento Tecnico Funzionale.

Al contempo è in corso di attuazione la prima fase del dragaggio, la cui ultimazione è prevista per il 2021, con un volume complessivo da dragare pari a mc 2.993.774 oltre overdredging. Occorre pertanto procedere alla seconda fase del dragaggio, per il raggiungimento delle batimetrie previste dall'Adeguamento Tecnico Funzionale (indispensabili al fine di consentire l'ingresso a navi di pescaggio fino a 14 m):

- a) -17,00 m l.m.b.m.s. nel canale di accesso;
- b) -16,00 m l.m.b.m.s. nel bacino di evoluzione;
- c) -15,00 m l.m.b.m.s. all'interno della darsena centrale e di quella di Ponente.

Il volume complessivo da scavare, con immersione in mare dei sedimenti dragati, è di circa 3,5 milioni di metri cubi oltre overdredging,

In analogia alla fase 1, onde non compromettere l'operatività delle banchine e ridurre al minimo i disagi derivanti dalla realizzazione dei lavori, lo scavo subacqueo delle darsene, del bacino di evoluzione e del canale di ingresso è previsto venga realizzato con l'impiego di draga semovente aspirante autocaricante e, per le lavorazioni a ciglio banchina e negli angoli delle darsene, di motopontone munito di gru attrezzata con benna.

Preliminarmente sarà eseguita la bonifica bellica superficiale dei fondali e si procederà al salpamento degli elementi che possono costituire ostacolo per la navigazione o arrecare danni ai mezzi marittimi utilizzati per il dragaggio.

Al termine dei lavori saranno posizionati i segnalamenti marittimi di delimitazione del canale di ingresso.

Il costo stimato per l'intervento è di 38 M€. La fonte di finanziamento è da reperire.

- **Consolidamento ed adeguamento funzionale del Molo 3 Gennaio lato Ponente e ripristino Molo 3 Gennaio lato levante**

Al fine di garantire lo sviluppo dei traffici, l'Ente ha predisposto un piano progressivo di interventi in grado di consentire sia il consolidamento statico e l'adeguamento funzionale delle banchine, sia la possibilità di procedere all'approfondimento dei fondali. L'evoluzione dell'armamento e dei trasporti marittimi comporta la necessità di dover consentire l'ingresso, il transito e l'attracco in sicurezza anche a navi con

dimensioni e pescaggio maggiori rispetto a quello delle navi che attualmente utilizzano lo scalo salernitano, richiedendo escavi con quote di progetto poste al di sotto delle attuali quote di imbasamento dei massi di banchina. Tutto ciò in linea con l'Adeguamento Tecnico Funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Salerno, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.53/2010 e dalla Regione Campania con Decreto Dirigenziale n.3/2011.

In analogia agli interventi di consolidamento già realizzati (intero Molo Trapezio, banchina Ligea, testata del Molo 3 Gennaio, testata del Molo Manfredi) le strutture di progetto previste per il consolidamento del Molo 3 Gennaio lato Ponente (lunghezza 380 m) constano in paratie verticali, vincolate in testa con tiranti di ancoraggio, composte da pali metallici tubolari di grande diametro che realizzano gli elementi strutturali principali, alternati a palancole metalliche con profilo a forma di "zeta" con cui si ottiene la chiusura tra gli elementi principali. Nella parte sommitale della paratia si prevede la realizzazione di una robusta trave di correa in conglomerato cementizio armato sulla quale vengono ubicate una serie di predisposizioni impiantistiche e classici arredi di banchina quali: bitte di ormeggio, parabordi e scalette di risalita alla marinara. La nuova paratia di banchina viene infissa a stretto ridosso della struttura esistente, successivamente si esegue il riempimento dell'intercapedine che si viene a formare tra la due strutture onde garantire la stabilità della struttura esistente. La parte inferiore di questo riempimento verrà realizzata in conglomerato cementizio, in modo da garantire l'intasamento delle cavità attualmente presenti sotto la base dell'esistente struttura di banchina. L'intervento comprende tutti gli impianti tecnologici necessari alla fruizione in perfetta sicurezza della nuova infrastruttura.

Occorre inoltre effettuare degli interventi di ripristino tramite micropali per alcuni tratti del Molo 3 Gennaio lato levante.

Il costo stimato per l'intervento è di 25 M€. La fonte di finanziamento è da reperire.

- **Consolidamento ed adeguamento funzionale della banchina Rossa**

L'intervento di consolidamento è analogo a quello previsto per il Molo 3 Gennaio lato Ponente.

Il costo stimato per l'intervento è di 13 M€. La fonte di finanziamento è da reperire.

- **Ripristino angolo banchina Rossa/Molo Ponente e Molo 3 Gennaio**

Con Determina n.27 del 28/02/2018 è stato affidato il rilievo subacqueo e topografico di tutte le banchine del porto commerciale di Salerno che non sono state interessate dai lavori di consolidamento eseguiti negli ultimi anni.

Le attività di rilievo e le ispezioni subacquee hanno evidenziato la presenza di sgrottature isolate provocate dalle eliche prodriere o poppiere delle navi durante le manovre di accosto, che potrebbero compromettere localmente la funzionalità delle infrastrutture e la sicurezza degli operatori.

L'intervento ha lo scopo di stabilizzare il paramento di banchina ripristinando in primo

luogo il volume delle cavità che si sono formate al piede ovvero in prossimità dello scanno di imbasamento e riempiendo eventuali cavità interne tra i massi di banchina mediante iniezione a gravità di calcestruzzo cementizio e successivamente consolidando gli stessi muri di banchina mediante la realizzazione di micropali sub-verticali aventi lo scopo di cucire i massi ciclopici costituenti l'attuale muro di banchina. La spesa prevista, di € 1.500.000, è finanziata con i fondi L.296/06 c. 983.

- **Terminal traghetti per traffici ro pax ed autostrade del mare alla testata del molo di ponente.**

L'edificio, a supporto del traffico Ro-Pax ed Autostrade del Mare, sarà dotato di tutti i servizi necessari (biglietterie, sale di attesa, punto ristoro, servizi igienici, servizi postali e bancari, rivendite di tabacchi e giornali, ufficio informazioni, tour guidati, locali commerciali, strutture necessarie per consentire agli enti competenti di effettuare i controlli previsti dalla vigente normativa in materia di security, parcheggio, ecc.).

Il costo stimato per l'intervento è di 8 M€. La fonte di finanziamento è da reperire.

9.2.4 La previsione di porti turistici e di assetto della fascia costiera nella circoscrizione del porto di Salerno

La nautica da diporto, nella circoscrizione dell’Autorità Portuale di Salerno, è ospitata nella Vecchia Darsena, nella Darsena di S. Teresa e nel porto turistico Masuccio Salernitano.

La programmazione della riqualificazione e dello sviluppo di tali ambiti territoriali è rimessa ad un’attività di co-pianificazione tra Autorità Portuale e Comune.

All’esterno della circoscrizione dell’AP sono presenti:

- il grande porto turistico Marina d’Arechi, recentemente realizzato in project financing nella zona orientale della città;
- il Polo Nautico di Pastena, collocato a metà strada tra i porti Masuccio e Marina d’Arechi, dove è prevista la realizzazione di un ulteriore porto turistico;
- lo specchio acqueo antistante il Lungomare Trieste, tra S. Teresa e il Masuccio, attrezzato per la nautica da diporto nella sola stagione estiva.

9.3 Allegati

Allegato 1 – Interventi ex Grande Progetto Logistica e porti - Sistema integrato di Napoli e fonte di finanziamento al 2020

Denominazione intervento	Importo QE a base di gara	Importo QE post gara	Finanziamento
A1 - Realizzazione del completamento rete fognaria portuale	22.000.000,00	18.000.000,00	POR Campania 2007-2013 e 2014-2020
A2 - Collegamenti stradari e ferroviari interno all'ambito portuale per il terminal di levante	31.600.000,00	26.500.000,00	PON IeR 2014-2020
A3 - Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi	5.000.000,00	4.251.079,18	POR Campania 2007-2013 e 2014-2020
A4 - Rilevamento relitti e reperti archeologia navale	2.000.000,00	1.980.000,00	POR Campania 2007-2013 e 2014-2020
A5 - Allestimento spazi in area portuale da adibire a cantiere restauro	6.000.000,00	5.738.371,28	POR Campania 2007-2013 e 2014-2020
A6 - Messa in sicurezza darsena Marinella	12.000.000,00	12.000.000,00	POR Campania 2007-2013 e 2014-2020
A7 - Piano efficientamento energetico	10.000.000,00	10.000.000,00	POR Campania 2007-2013 e 2014-2020
A8 - Prolungamento Diga d'Aosta	20.000.000,00	20.000.000,00	POR Campania 2007-2013 e 2014-2020
A9 - Escavo dei fondali con deposito cassa di colmata darsena di levante	45.600.000,00	33.587.714,12	PON IeR 2014-2020

Allegato 3 - Elenco opere

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE - PORTI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE				
PROPOSTA PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI 2021/2023 - ARTICOLAZIONE COPERTURA FINANZIARIA				
N°	DESCRIZIONE INTERVENTI	Importo complessivo	Finanziamento	
			Importo	Fonte di finanziamento
ESERCIZIO FINANZIARIO 2021				
1	Porto di Napoli - Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina del Molo Carmine	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00	Legge n. 166/02 - D.InterM. 21/12/2015 - Accordo procedimentale n.16503 del 19/06/2018
2	Porto di Napoli - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - 2° lotto	€ 12.500.000,00	€ 12.500.000,00	Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 Addendum piano operativo infrastrutture - Delibera CIPE n. 98 del 22/12/2017 GURI n. 132 del 9/6/2018
3	Porto di Castellammare di Stabia - Messa in sicurezza del Porto di Castellammare di Stabia	€ 75.000.000,00	€ 35.000.000,00	Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 e successivi Addendum - Delibera CIPE n. 47/2019 GURI n. 268 del 15/11/2019
			€ 40.000.000,00	Finanziamento con capitale privato
4	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLE STRADE INTERNE AI PORTI DI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE DI STABIA (compreso segnaletica orizzontale, verticale, sottosevizi, impianti elettrici, recinzioni portuali ecc.)	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00	Fondi AdSP
	LAVORI DI MANUTENZIONE DEI FONDALI E DELLE BANCHINE PUBBLICHE NEI PORTI DI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE DI STABIA (parabordi, coronamenti e bitte)			
	LAVORI DI MANUTENZIONE PER LA TENUTA IN ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI PUBBLICA ILLUMINAZIONE E SECURITY DELLE AREE PORTUALI DI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE DI STABIA ED EFFICIENTAMENTO ENERGETICO			
	Interventi di manutenzione imprevista ed imprevedibile, di urgenza e di somma urgenza.			
5	LAVORI DI MANUTENZIONE EDIFICIO SEDE ADSP (Opere edili,	€ 200.000,00	€ 200.000,00	Fondi AdSP

	Impianti di climatizzazione, elettrico, ascensore etc.)			
6	Porto di Salerno - Lavori di realizzazione del fabbricato servizi sulla banchina Ligea del porto commerciale di Salerno	€ 4.023.005,52	€ 4.002.205,52	Legge 166/02 - Decreto 57-2019 - Accordo Procedimentale n.M_INF.VPTM.REGISTRO UFFICIALE.U.0008115.19-03-2019 . D.I. 479/2018
			€ 20.800,00	L.296 art.1 c.983
7	Porto di Salerno - Intervento urgente ripristino tratto interdetto banchina Rossa - angolo Molo Ponente	€ 1.500.000,00	€ 200.546,59	L.296/06 c.983
			€ 1.299.453,41	L.296/06 c.983
TOTALE ELENCO ANNUALE 2021		€ 108.223.005,52	€ 108.223.005,52	
N°	DESCRIZIONE INTERVENTI	Importo complessivo	Finanziamento	
			Importo	Fonte di finanziamento
ESERCIZIO FINANZIARIO 2022				
8	Porto di Napoli - Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli. nuovo terminal passeggeri alla calata Beverello - connessioni porto città e riassetto della mobilità	€ 23.490.000,00	€ 23.490.000,00	Fondi Programma di Azione e Coesione complementare al PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020
9	Porto di Napoli - Completamento Darsena di Levante - Lavori di ripristino della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali ed il loro refluo in vasca.	€ 20.000.000,00		
10	Porto di Salerno - Terminal traghetti per traffici Ro-pax	€ 8.000.000,00		
11	Porto di Salerno - Impianto idrico e antincendio porto commerciale	€ 600.000,00		
12	Porto di Napoli - Rimodulazione della rete della viabilità interna portuale	€ 14.000.000,00		
13	Porto di Salerno - Adeguamento banchina di riva porto Masuccio Salernitano	€ 3.000.000,00		
14	Porto di Napoli - Lavori di miglioramento statico della sede dell'Autorità Portuale	€ 3.600.000,00		
15	Porto di Napoli - Interventi di manutenzione ed adeguamento del sistema tecnologico di sicurezza del porto di Napoli	€ 2.000.000,00		
16	Porto di Napoli - Completamento del consolidamento e adeguamento della calata Villa del Popolo	€ 8.000.000,00		

17	Porto di Napoli - Completamento del consolidamento e ammodernamento del molo S. Vincenzo	€ 9.000.000,00		
18	Porto di Napoli - Lavori di recupero dell'edificio ex Cirio	€ 10.000.000,00		
19	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali volume esistente	€ 20.100.000,00		
20	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali nuove volumetrie	€ 37.300.000,00		
21	Porto di Napoli - Lavori di consolidamento delle banchine di levante e ponente al molo Angioino	€ 15.000.000,00		
22	Porto di Napoli - Realizzazione di interventi di demolizione di volumetrie in muratura e cemento armato dismesse o da dismettere (bunker, silos, edifici etc), incluso interventi di frantumazione e recupero per tombamenti	€ 3.000.000,00		
23	Porto di Napoli - Interventi di restauro e recupero funzionale delle volumetrie che costituiscono la cittadella militare alla radice del Molo San Vincenzo	€ 8.000.000,00		
24	LAVORI DI MANUTENZIONE PORTO DI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE DI STABIA	€ 5.000.000,00		
25	Porto di Salerno - Realizzazione sede uffici Autorità Portuale (nuova collocazione Molo Manfredi D.G C. 377 del 1/12/2014)	€ 7.500.000,00		
26	Porto di Salerno - Porto S. Teresa (banchina di riva _ Protocollo di Intesa con il Comune del 6/10/2011 _scogliere, banchinamenti interni, impianti)	€ 15.000.000,00		
27	Porto di Salerno - Prolungamento del Molo Manfredi (nuovo Piano Regolatore Portuale)	€ 15.000.000,00		
TOTALE INTERVENTI ANNO 2022		€ 227.590.000,00	€ 23.490.000,00	
ESERCIZIO FINANZIARIO 2023				
28	Porto di Napoli - Escavo dei fondali per la riconfigurazione ed approfondimento del canale di	€ 22.000.000,00		

	accesso lato levante			
29	Porto di Napoli - Rafforzamento e protezione con opera a gettata diga foranea "Duca d'Aosta".	€ 50.000.000,00		
30	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli Calata Piliero - Parcheggio interrato e strip commerciale	€ 74.100.000,00		
31	Rettifica ed ampliamento della Banchina Magazzini Generali-Marinella nel porto di Castellamare	€ 20.000.000,00		
32	Porto di Napoli - Pontile e scalo d'alaggio calata Marinella nella darsena A. Diaz.	€ 15.000.000,00		
33	Porto di Napoli - Realizzazione colmata testata molo Carmine, retrostante molo Martello, per riorganizzazione area cantieristica.	€ 30.000.000,00		
34	Porto di Napoli - Restauro e recupero funzionale del bacino di carenaggio borbonico alla radice del Molo San Vincenzo.	€ 10.000.000,00		
35	LAVORI DI MANUTENZIONE PORTO DI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE DI STABIA	€ 5.000.000,00		
TOTALE INTERVENTI ANNO 2023		€ 226.100.000,00		

Allegato 4

**IL PORTO “MASUCCIO SALERNITANO” NEL COMUNE DI
SALERNO E LA SUA NORMATIVA URBANISTICA (MASTERPLAN)**

RELAZIONE GENERALE

Il *Piano Regolatore Portuale* vigente nel Porto Commerciale di Salerno è la Variante del 1974 al P.R.P. 1947, con le integrazioni:

- dell'Adeguamento Tecnico-Funzionale dell'anno 2010;
- del P.R.P. adottato nell'anno 2016 (che non ha completato l'iter di *approvazione*);
- del *Master Plan Porto di Salerno anno 2018* di cui al "Piano Operativo Triennale 2017-2019 con proiezione al 2020.

Con riferimento al Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, nei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali di cui all'articolo 6, comma 1, l'ambito e l'assetto complessivo dei porti costituenti il *sistema*, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal *Piano Regolatore di Sistema Portuale*, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Il Porto "Masuccio Salernitano", rientra nella circoscrizione amministrativa dell'*Autorità Portuale di Salerno* - oggi *AdSP MTC* - (rif. Decreto M.I.T. del 24.08.2000 e successivo Decreto M.I.T. dell'11.03.2003 di estensione dei limiti circoscrizionali) ed è classificato quale porto di IV[^] Classe (porto peschereccio che espleta anche una funzione turistica). Ma il P.R.P. vigente (e, per riflesso, il *Master Plan* del Porto di Salerno) non normano il Porto Masuccio Salernitano, dacché, per l'appunto, ciò non è previsto dalla vigente normativa in materia.

Ad oggi, la normativa tecnica urbanistica vigente nel Porto Masuccio Salernitano è, dunque, rappresentata dal *Piano Urbanistico Comunale* di Salerno, i cui riferimenti amministrativi sono cronologicamente i seguenti:

- P.U.C. approvato in data 28/12/2006, con Decreto n.147 del 2006 dell'Amministrazione Provinciale di Salerno;
- Variante della Normativa 2008, approvata con D.P.G.P. n. 22/2009;
- Variante al P.U.C. del 2012 - Nuova Disciplina Aree con vincolo espropriativo decaduto (art. 38 L.R. 16/2004) approvata con atto di C.C. n. 39 del 23/10/2012;
- Variante Parziale del 2014, approvata con atto di C.C. n. 2 del 21/01/2013;
- Adeguamento del P.U.C. al P.T.C.P. approvato con atto di G.M. n. 291 del 03/10/2014 - avviso pubblicato sul BURC n. 72 del 20.10.2014 - Variante Normativa 2015 approvata con atto di C.C. n. 35 del 22 /09/2015 - vigente dal 6 ottobre 2015;

- Variante di Revisione decennale del P.U.C. 2018 adottata con atto di G.M. n. 439 del 13/12/2018.

In particolare, il P.U.C. del Comune di Salerno contempla il bacino del Masuccio Salernitano nella *Normativa Tecnica di Attuazione* delle cosiddette “Zone F” (*Attrezzature di interesse generale*) ed, in particolare, nelle “Attrezzature portuali-nautiche” alla voce “FP3” (rif.: Tavola n. P2.08 *Zonizzazione*).

Le zone omogenee “F”, conformemente alle disposizioni del D.l. 2 aprile 1968 n. 1444, individuano, per l'appunto, le attrezzature ed i servizi pubblici di interesse generale. Esse riguardano, però, anche le attrezzature pubbliche e private che, pur non concorrendo al fabbisogno dei c.d. *standard generali*, contribuiscono ad integrare l'offerta di attrezzature di “interesse pubblico”.

Il vigente P.U.C. di Salerno, nelle more dell'approvazione di un possibile progetto di ampliamento del Porto Masuccio Salernitano, prefigura la *razionalizzazione* del porto esistente e chiarisce che le norme di attuazione saranno stabilite, di concerto tra il Comune di Salerno e l'AdSP - MTC, dall'atto di approvazione dei relativi progetti di razionalizzazione e secondo quanto previsto dalle vigenti leggi in materia urbanistico-edilizia.

Pertanto, le destinazioni d'uso consentite per le aree demaniali marittime costituenti il Porto Masuccio sono quelle strettamente connesse alla funzionalità del porto medesimo, integrate con quelle di tipo associativo, culturale e di pubblici servizi, ritenute compatibili dall'AdSP-MTC.

In particolare,

- gli edifici, i manufatti e le strutture/installazioni legittimamente già esistenti possono essere oggetto delle categorie d'intervento previste dalla suddetta *Normativa Tecnica di Attuazione* del P.U.C. e denominate “A”, “B”, “C” e “D”, alle quali si rimanda;
- per consentire migliori condizioni di decoro, è anche consentita la sostituzione edilizia dei manufatti esistenti, a parità di volume, sempre che le nuove strutture, indipendentemente dalle modalità costruttive, siano di facile rimozione e a condizione che a tanto si obblighino i richiedenti/proponenti.

* * *

Il Porto Masuccio Salernitano fu costruito durante gli Anni '60 ÷ '70 dall'Amministrazione Comunale di Salerno.

E' ubicato a circa mezzo miglio a est del Porto commerciale. Lo specchio acqueo è protetto da un molo di sopraflutto a gomito orientato a sud-ovest e, quindi, a ovest, lungo circa 500 m, e da

un molo di sottoflutto orientato a sud-sud-ovest. L'imboccatura portuale, rivolta a ponente, ricade su fondali di 5 metri di profondità media. Il bacino interno ha un tirante idrico variabile da 4 a 6 m. Il fondo marino è in sabbia, i fondali in banchina variano da 0,70 a 6,5 m.

Il porto è caratterizzato da circa 580 m di banchine attraccabili (n. 414 posti barca disponibili) per imbarcazioni di lunghezza entro i 16 m. Lo specchio acqueo ha una superficie complessiva di circa 40.000 mq. Le aree a terra hanno una estensione di circa 27.000 mq.

All'interno del Porto esistono n. 9 pontili galleggianti in concessione alle società "*Lega Navale Italiana*", "*Club Velico Salernitano*" e "*Tuttanautica*".

Il porto alloggia alcuni servizi, quali rifornimento carburante, prese per manichette ed energia elettrica, telefono, colonnine d'acqua, cabina telefonica, gru mobile fino a 20 t, scivolo e scalo di alaggio - rimessaggio all'aperto, officina motori e assistenza elettrica. Presso la Lega Navale Italiana sono disponibili servizi di sommozzatori, riparazione scafi in vetroresina, servizi igienici e docce.

Sono stati inoltre allestiti dall'Autorità Portuale due punti mare in corrispondenza degli ormeggi, costituiti da strutture prefabbricate, raccordate direttamente alla rampa d'ingresso delle imbarcazioni, composte da gazebo, pedane, servizi igienici, biglietterie, sportelli informazioni, punti di ristoro ed uffici per le attività di charter nautici. Le due strutture svolgono funzioni di stazione marittima (di dimensioni assai ridotte) quali punti di accoglienza per i passeggeri dei traghetti, degli aliscafi e delle navi da crociera che fanno capo a Salerno con collegamenti con la Costiera Amalfitana (Amalfi e Positano), le isole (Capri e Ischia), la Costa Sorrentina (da Sorrento a Bacoli) e la Costa Cilentana (da Agropoli a Sapri).

Sono stati recentemente ultimati alcuni lavori avviati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale che si è dotata di uno studio finalizzato alla riduzione del moto ondoso nel bacino del Porto Masuccio. Attraverso simulazioni su modelli matematici, si è pervenuti alla soluzione definitiva consistente nella realizzazione di tre opere infrastrutturali:

- un pennello avente estensione di circa 45 ml da realizzare a distanza di circa 75 ml dal limite della diga di sopraflutto;
- la modifica della calata di riva consistente nella realizzazione di una banchina assorbente;
- il prolungamento del molo di sopraflutto di circa ml 100.

Il pennello di 45 ml di lunghezza è l'unica opera sinora realizzata.

* * *

Il quadro sinottico delle concessioni marittime rilasciate dall'Ente ed attualmente in essere è riportato all'allegato elaborato tecnico **MP.01 “MASTERPLAN Stato Attuale - schema planimetrico delle concessioni demaniali marittime in essere”**.

Il quadro riepilogativo delle concessioni marittime che l'Ente potrà rilasciare in futuro è riportato all'allegato elaborato tecnico **MP.02 “MASTERPLAN di Progetto: PIANO DI ZONIZZAZIONE - planimetria delle destinazioni funzionali delle aree portuali”**, unitamente al progetto della nuova viabilità (veicolare e pedonale) interna di libero transito ed al progetto della nuova viabilità di servizio/emergenza.

NORMA TECNICA

Art. 1. Finalità del MasterPlan (MasterPlan dello Stato Attuale e MasterPlan di Progetto “Piano di Zonizzazione”)

1. Il MasterPlan del Porto Masuccio Salernitano, nelle sue due formulazioni dello “**Stato Attuale**” (*concessioni demaniali marittime in essere*) e del “**Piano di Zonizzazione**” (*Progetto delle destinazioni funzionali delle aree portuali*) costituisce il quadro di riferimento territoriale e funzionale per dare progressiva attuazione agli indirizzi strategici assunti dall’AdSP-MTC UTPSA per il perseguimento delle prospettive di sviluppo e gestione sostenibile del Porto stesso.
2. A tal scopo il presente articolato di norma tecnica disciplina l’attuazione della Zonizzazione di MasterPlan e pertanto, unitamente agli elaborati grafici elencati all’ 6, individua la delimitazione dell’ambito e l’assetto complessivo del porto, le caratteristiche dimensionali e le destinazioni funzionali delle aree portuali definendone il regime d’uso e di trasformazione nonché le opere infrastrutturali stradali e le dotazioni di servizi necessari per lo svolgimento ottimale delle attività portuali nel rispetto dei requisiti normativi di sostenibilità ambientale e socio-economica.

Art. 2. Contenuti della “Relazione e Norma Tecnica”

La presente Relazione e Norma Tecnica fornisce disposizioni di carattere generale, disciplinando l’ambito portuale suddiviso in aree concedibili omogenee.

Art. 3. Disposizioni generali

1. La delimitazione dell’ambito portuale oggetto del Masterplan è materializzata, come anzidetto, negli elaborati grafici allegati da una polilinea denominata “Limite di competenza territoriale dell’Autorità di Sistema Portuale MTC” il cui andamento planimetrico è il risultato dei preordinati e suaccennati atti di intesa tra l’Autorità Portuale ed il Comune di Salerno.
2. Tutti gli interventi contemplati dal Masterplan di Progetto (da qui innanzi: **MP “Piano di Zonizzazione”**) rientrano all’interno di questo limite e dovranno essere condotti nel rispetto delle disposizioni e precisazioni riportate nella presente “Relazione e Norma Tecnica”.
3. Per le opere a mare sono riportati i limiti dimensionali caratterizzanti gli aspetti funzionali “marittimi” (riconducibili alle esigenze di navigabilità, stazionamento all’ormeggio e carico/scarico delle imbarcazioni - specie di pesca - cui deve assolvere il sistema portuale del Masuccio Salernitano). Eventuali modifiche a detti limiti

dimensionali potranno essere oggetto di modifica da parte dell'AdSP MTC e confermate in sede di conferenza dei servizi con gli altri Enti istituzionalmente interessati, con finalità di approvazione del *progetto preliminare* e di attuazione delle opere in esso contenute.

Saranno sempre consentite la riqualificazione strutturale delle opere di banchina e la regolarizzazione dei fondali.

4. Per le opere a terra, nel seguito, saranno indicate le funzioni insediabili e le relative opere realizzabili e valgono i parametri urbanistico-edilizi previsti in via generale nella presente Relazione e Norma Tecnica. Le funzioni ed attività insediabili sono quelle compatibili di cui al successivo art.7 comma 2.

Per le opere di nuova edificazione, si fa riferimento a quanto stabilito nelle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del vigente Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) di Salerno (rif.: Art. 125. FPn - Porti e, in particolare, commi 125.05.FP3 e 125.06.)

Per l'edificato esistente, potranno realizzarsi interventi edilizi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di ristrutturazione edilizia, restando valido quanto normato dalle surrichiamate N.T.A. del vigente P.U.C. di Salerno.

Art. 4. Validità ed efficacia del MasterPlan

1. La validità del MasterPlan si concretizza con gli Atti di *adozione* ed *approvazione* da parte del Comitato di Gestione Portuale dell'AdSP-MTC;
2. Le disposizioni prescrittive e di indirizzo del MasterPlan, a seguito della sua definitiva approvazione, hanno validità giuridica per un periodo di tempo massimo di un triennio (sino all'approvazione di ogni nuovo P.O.T.) e riguardano l'intero ambito portuale individuato negli elaborati grafici del MasterPlan (rif.: limite planimetrico di competenza territoriale dell'AdSP-MTC).
3. Il MasterPlan, per sopravvenute esigenze di mercato (nel settore della nautica da diporto, della pesca e dei trasporti marittimi intercostieri) che richiedono un'adequata e tempestiva risposta e flessibilità di adattamento dell'ambito portuale, può essere oggetto di proposte di revisioni, aggiornamenti e modifiche da espletarsi, nelle forme e nei modi propri dell'approvazione.

Art. 5. Articolazione del MP "Piano di Zonizzazione"

1. Il MP "Piano di Zonizzazione" può essere suddiviso nei livelli strutturale, funzionale e localizzativo secondo le modalità specificate nei successivi articoli.
2. Livello strutturale. Il MP "Piano di Zonizzazione" individua nella presente Relazione e Norma Tecnica gli scenari evolutivi per i differenti settori operativi del Porto Masuccio

Salernitano, nonché gli obiettivi di sviluppo da perseguire definendo il ruolo del Porto stesso nell'ambito del sistema marittimo locale.

3. Livello funzionale. Il MP “Piano di Zonizzazione” definisce, nella presente Relazione, l'assetto infrastrutturale viabilistico e le destinazioni d'uso atte a garantire la migliore organizzazione delle risorse in relazione agli obiettivi da perseguire.
4. Livello localizzativo. Il MP “Piano di Zonizzazione”, facendo riferimento all'articolazione funzionale generale, suddivide nell'allegato elaborato grafico “MP.02” (rif.: Art. 6) le aree di pertinenza del Porto Masuccio Salernitano in ambiti di diversa destinazione d'uso, avuto riguardo all'assetto storico e attuale delle concessioni, all'assetto previsto delle concessioni stesse, alla definizione dei rapporti con la rete infrastrutturale terrestre e marittima di riferimento e con la struttura urbana.

Art. 6. Elaborati del “MasterPlan” del Porto Masuccio Salernitano

Il “MasterPlan” nel suo complesso si compone degli elaborati, descrittivi e grafici (redatti alla scala di riduzione di 1:1.000) elencati nel seguito. Gli elaborati grafici, in particolare, sono strutturati al fine di fornire sia il quadro conoscitivo dell'assetto territoriale *attuale* (SdF “MP.01”) sia quello *proposto* (Progetto “MP.02”).

Elaborati descrittivi del “MasterPlan”

- ✓ **R1 RELAZIONE GENERALE E NORMA TECNICA**

Elaborati grafici del “MasterPlan”

- ✓ **TAV. MP.01 MASTERPLAN Stato Attuale - schema planimetrico delle concessioni demaniali marittime in essere.**
- ✓ **TAV. MP.02 MASTERPLAN di Progetto: PIANO DI ZONIZZAZIONE - planimetria delle destinazioni funzionali delle aree portuali.**

Art. 7. Livello funzionale del MP “Piano di Zonizzazione”

1. Il MP “Piano di Zonizzazione” individua la destinazione funzionale delle varie aree che costituiscono l'ambito portuale di pertinenza dell'AdSP-MTC.
2. A tal scopo lo schema generale del MP “Piano di Zonizzazione”, nell'affermare una condizione di multifunzionalità dell'intero ambito portuale in relazione alle opere portuali, si articola nelle seguenti componenti funzionali prevalenti cui competono specifiche zone territoriali dell'ambito portuale oggetto di concessione demaniale marittima.

C	funzione Commerciale relativa allo svolgimento delle attività commerciali.
I	funzione Industriale relativa alle attività cantieristiche per la riparazione, manutenzione e minuta trasformazione di imbarcazioni da diporto e relativi servizi e operazioni portuali.

T	funzione Trasporto passeggeri , relativa alle operazioni di attesa ed attracco di traghetti/aliscafi e all'esercizio dei servizi di gestione e assistenza al traffico marittimo intercostiero per il trasporto degli avventori della "stazione marittima".
P	funzione Pesca , relativa alle attività inerenti la cattura e la vendita del pesce o di altre risorse ittiche, oltre che alle attrezzature ed ai servizi di assistenza ed operazioni portuali connesse alle imbarcazioni della pesca.
N	funzione Nautica , relativa alle attività del diportismo nautico turistico sia stanziale che di transito (charter; imbarcazioni per diving; gite turistiche).
NS	funzione Sportiva , attività di sport nautici (es.: vela, canottaggio, canoa, pesca sportiva e similari).
S	funzione Servizi Portuali di Sicurezza e Controllo (guardiania; servizi tecnico-nautici; cabotaggio).

Art. 8. Livello localizzativo del MP "Piano di Zonizzazione" (aree territoriali ed opere realizzabili)

1. Le componenti funzionali definite nel precedente 7 comma 2 sono localizzate all'interno del perimetro dell'ambito portuale del "Masuccio Salernitano", il cui limite a terra è georeferenziato negli elaborati grafici.
2. L'ambito del Porto si articola nelle seguenti aree territoriali che possono definirsi 'omogenee' per destinazioni d'uso (zone e/o aree dedicate) ciascuna contraddistinta da proprie componenti funzionali, elementi strutturali ed attività accessorie:

2.1 Aree a terra "AT" destinate a:

- uso pubblico d'intesa con il Comune di Salerno (*opere realizzabili* rif. art. 19: "B."; "H.");
- nautica da diporto (*opere realizzabili* rif. art. 19: "C."; "H."; "I.");
- servizi portuali per la nautica/bunkeraggio (*opere realizzabili* rif. art. 19: "B."; "D."; "F."; "H."; "I.");
- attività di pesca e ricovero temporaneo dei prodotti ittici (*opere realizzabili* rif. art. 19: "C."; "D."; "F."; "G."; "H."; "I.");
- trasporto intercostiero dei passeggeri - attracco traghetti e stazione marittima (*opere realizzabili* rif. art. 19: "A."; "B."; "C."; "D."; "E."; "F."; "H."; "I.");
- svolgimento di attività turistico-commerciali ed all'installazione di manufatti di semplice rimozione (*opere realizzabili* rif. art. 19: "C."; "I.");

2.2 Specchi acquei "SA" desinati a:

- nautica da diporto (*opere realizzabili* rif. art. 19: "F."; "G."; "H.");

- trasporto intercostiero dei passeggeri - spazi di manovra dei traghetti in corrispondenza della relativa banchina e degli ormeggi presso il molo di sopraflutto (*opere realizzabili* rif. art. 19: “A.”; “B.”; “E.”; “F.”; “H.”);
- attracchi per la pesca - presso i moli di sottoflutto e sopraflutto (*opere realizzabili* rif. art. 19: “E.”; “F.”; “G.”; “H.”);
- attività di alaggio e varo - presso la radice dei moli di sottoflutto e sopraflutto (*opere realizzabili* rif. art. 19: “F.”; “G.”; “H.”; “I.”);

2.3 Aree accessibili pedonalmente al pubblico;

2.4 Viabilità carrabile

- di libero transito - stalli di parcheggio compresi (*opere realizzabili* rif. art. 19: “H.”);
- di servizio / emergenza - ad esclusivo uso delle Autorità portuali e dei mezzi di soccorso (*opere realizzabili* rif. art. 19: “H.”).

2.5 Volumi edilizi destinati a *Servizi Portuali di Sicurezza e Controllo* e a servizi tecnico-nautici - guardiania all’ingresso in Porto e superfici “11PMS-AT” (*opere realizzabili* rif. art. 19: “A.”; “B.”; “D.”; “H.”).

3. Le destinazioni relative a ciascuna delle suddette aree territoriali e le corrispondenti localizzazioni sono riportate nell’elaborato tecnico di cui al precedente art. 6 (TAV. MP.02).
4. Le funzioni T, N ed NS sono comprensive delle attività turistiche (attrezzature per l’accoglienza) integrate nel servizio reso a navi traghetto e imbarcazioni da diporto.
5. Per le esigenze dei Servizi Portuali di Sicurezza e Controllo (S) si potrà anche procedere a nuova edificazione e localizzazione che comporterà una modifica del MP “Piano di Zonizzazione”, previa specifica intesa tra l’Autorità Portuale e l’Amministrazione Comunale (ovvero, con la stessa forma di adozione e approvazione del MasterPlan medesimo).
6. Tutte le opere la cui realizzazione è consentita all’interno dell’ambito portuale sono relative alle funzioni caratterizzanti (C, I, T, P, N ed NS) oltre, come anzidetto, alle attività e Servizi Portuali di Sicurezza e Controllo (S); esse debbono comunque soggiacere alle prescrizioni tecniche di cui al presente articolato.
7. Le attività previste dalle presenti Norme sono, indicativamente e non esaustivamente, le seguenti:
 - a. imbarco e sbarco dei passeggeri;
 - b. carico e scarico delle merci;
 - c. carico e scarico delle forniture di bordo;
 - d. manipolazione e stoccaggio merci;

- e. movimentazione persone e merci;
 - f. rimessaggio;
 - g. approvvigionamento carburante;
 - h. raccolta e smaltimento liquami e rifiuti solidi;
 - i. pubblica sicurezza;
 - j. cantieristica di manutenzione e allestimento;
 - k. direzionale privato;
 - l. turismo e pubblici esercizi;
 - m. ricreative, sportive e culturali.
8. Le funzioni eventualmente già presenti ma non espressamente individuate negli aspetti funzionali ed operativi, sono da considerarsi in regime di transitorietà. Per tali funzioni sono ammessi solo gli interventi che, avuto riguardo all'esigenza di garantire e migliorare le condizioni di efficienza e sicurezza delle attività svolte, risultino comunque compatibili con i programmi di intervento da sviluppare per il perseguimento degli obiettivi del MP "Piano di Zonizzazione".

Art. 9. Generalità sull'efficacia giuridica del MP "Piano di Zonizzazione"

1. L'Amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo che costituiscono l'ambito del sistema portuale di pertinenza dell'AdSP-MTC è improntata al perseguimento degli obiettivi del MP "Piano di Zonizzazione".
2. Lo schema generale del MP "Piano di Zonizzazione", con le sue indicazioni localizzative riguardanti le distinte aree territoriali, rappresenta il riferimento essenziale per lo sviluppo nel tempo del Porto Masuccio Salernitano.

Art. 10. Piano Operativo Triennale ed attuazione del MP "Piano di Zonizzazione"

1. Attraverso il Piano Operativo Triennale (P.O.T.) di cui art. 9, comma 5, 1. b), legge 84/94, così come modificata dal D.lgs. 169/16 e ss. mm. ii. (e suoi allegati Masterplan dei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) sono, tra l'altro, individuate le azioni e i programmi di intervento da sviluppare nel triennio al fine di assicurare il coerente perseguimento degli obiettivi fissati dal MP "Piano di Zonizzazione" del Porto Masuccio Salernitano.
2. Al fine di garantire il costante monitoraggio dei programmi avviati e la loro completa rispondenza alla funzionalità delle attività portuali, il Piano Operativo Triennale è soggetto ad aggiornamento annuale, oltre che ad eventuali revisioni in corso di vigenza.

Art. 11. Fasi attuative del Masterplan

L'entrata in vigore del Masterplan del Porto Masuccio Salernitano conferma le destinazioni funzionali di cui al precedente art. 7 (viabilità interna, aree produttive,

eventuali lotti da affidare in concessione, ecc.) e delle aree portuali, anche per singola Area Territoriale Omogenea.

L'approvazione del "Masterplan" del Porto Masuccio Salernitano è competenza del Comitato di Gestione Portuale, il che assorbe l'intesa istituzionale con il Comune di Salerno.

Quanto precede, ai fini del rilascio delle Autorizzazioni Paesaggistiche, da osservarsi, ove necessarie, nell'ambito del rilascio dei "pareri" in tema di tutela paesaggistica e dei titoli edilizi necessari per gli interventi che il MP "Piano di Zonizzazione" medesimo consente. Al MP "Piano di Zonizzazione" (anche in relazione a singola Area Territoriale Omogenea) si applicano, quale riferimento operativo, le norme ed i parametri di tipo edilizio nel seguito riportati in appositi articoli.

Art. 12. Realizzabilità degli interventi del MP "Piano di Zonizzazione"

1. Nell'ambito del Porto Masuccio Salernitano, la realizzazione degli interventi, distinti anche per le specifiche aree territoriali di cui innanzi, è definita e approvata direttamente dall'AdSP-MTC per interventi che siano di propria competenza, ferma restando la necessaria preventiva Autorizzazione Paesaggistica, ricorrendone il caso.
2. Nell'ambito del Porto Masuccio Salernitano, la realizzazione degli interventi da parte di soggetti terzi è soggetta all'istruttoria da parte dell'AdSP-MTC che comprende anche la valutazione di conformità/compatibilità dei relativi progetti alle previsioni del MP "Piano di Zonizzazione"; nonché, da parte del Comune di Salerno, all'iter finalizzato al rilascio del titolo edilizio ex DPR n.380/2001 e ss. mm. e ii. o DPR n.160/2010 e ss. mm. e ii., ferma restando la necessaria preventiva Autorizzazione Paesaggistica, ricorrendone il caso.
3. Per gli interventi da autorizzare è richiesta, oltre a quanto specificamente prevede la vigente legislazione in materia di Edilizia, Urbanistica e/o di Lavori Pubblici e Tutela del Paesaggio, la produzione dei seguenti elaborati:
 - scheda tecnica dell'area territoriale interessata dall'intervento, stralciata dalle tavole di Masterplan di Progetto;
 - stralcio del Masterplan (*Stato di Fatto* e di *Progetto*) vigente;
 - aerofotogrammetria dettagliata ed aggiornata dello stato di fatto riguardante l'area oggetto di intervento;
 - relazione illustrante la coerenza con la presente relazione e con il presente articolato.
4. Le sintetiche norme di tipo edilizio riferite alle opere a terra da realizzarsi da parte di soggetti terzi sono specificate negli articoli successivi.

Art. 13. Grandezze e definizioni relative alle “opere a mare”

1. **Ac** *Ampiezza del canale di accesso*: misura la larghezza del canale, libero da ostacoli, che si sviluppa simmetricamente intorno alla linea che individua la rotta ideale di accesso delle massime navi che entrano ed escono dal porto. In prossimità dell’imboccatura portuale il canale è rettilineo ed è delimitato da due linee immaginarie, parallele tra loro che delimitano la larghezza minima di accesso.
2. **Ab** *Ampiezza del bacino di evoluzione e del cerchio di evoluzione*: esprime la superficie del cerchio all’interno del quale possono essere svolte manovre di modifica della rotta della singola nave per accedere alle banchine di accosto dedicate al traffico passeggeri delle rotte intercostiere, agli ormeggi dedicati ai pescatori, all’area cabotaggio e servizi portuali ed ai due punti di alaggio e varo.
3. **Lb** *Lunghezza dei fronti di accosto di banchina*: misura la lunghezza del fronte destinato all’attracco delle motonavi e tiene conto delle modalità di ormeggio delle imbarcazioni medesime e della distanza da lasciare tra nave e nave.
4. **Sb** *area di banchina*: misura la superficie del piazzale di banchina a servizio del fronte di attracco dei traghetti (praticabile interno della diga foranea di sopraflutto)

Art. 14. Grandezze e definizioni relative alle “opere a terra”

1. **Po** *Perimetro di ambito portuale omogeneo*: polilinea entro cui valgono le indicazioni e i dati quantitativi di riferimento, materializzata nella planimetria di MP “Piano di Zonizzazione” per ogni area territoriale omogenea.
2. **Da** *Distanza degli edifici dal fronte di accosto*: misura la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo che congiunge il punto più esterno del muro perimetrale dell’edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il filo banchina esistente. Le indicazioni e i dati quantitativi di riferimento possono essere disattesi solo in caso di stretta necessità riconosciuta dall’AdSP-MTC (e dal Comune di Salerno per la parte d’istruttoria di propria competenza).
3. Gli indici relativi alle opere a terra inerenti gli interventi da eseguirsi da soggetti terzi privati sono:
 - **rappporto di copertura (RC)**: riferito all’area di pertinenza e/o concessione:
 - ✓ max 50% dell’area, elevabile all’80% in casi particolari e motivati, accettati dall’AdSP-MTC, quando essa è reperita in radice al Porto Masuccio;

- ✓ max 80% dell'area, elevabile al 100% in casi particolari e motivati, accettati dall'AdSP-MTC, quando essa è reperita sui moli di sopraflutto e sottoflutto del Porto Masuccio;
 - **distanza dai confini (DC):** min. 1,50 m o costruzione a confine;
 - **distanza tra edifici contigui (DE):** min. 3,00 m o costruzione in aderenza;
 - **distanza (DS) dei soli edifici dalla viabilità stradale** (indicata dal MP “Piano di Zonizzazione”): è prescritta una distanza minima di m 2,00 per le opere realizzabili in radice portuale ed una distanza minima di m 1,50 per le opere realizzabili sul molo di sopraflutto (la cui fattispecie soggiace comunque ad autorizzazione da parte dall'AdSP MTC).
4. Per gli interventi a terra di competenza di Enti Pubblici non è previsto alcun rapporto di copertura RC da osservare ed è applicabile l'istituto del Permesso di Costruire in deroga ex art.14 del DPR n.380/2001 e ss. mm. ii..

Art. 15. Edifici e/o manufatti

1. Per gli edifici a servizio delle attività portuali istituzionali (pubbliche) il MP “Piano di Zonizzazione” consente tutti i tipi di intervento di cui all'art. 19.
2. Per ogni edificio di nuova costruzione, il progetto dovrà indicare l'area di pertinenza e/o concessione.

Art. 16. Viabilità veicolare interna al Porto - MP “Piano di Zonizzazione”

1. Il Masterplan descrive l'assetto infrastrutturale stradale principale interno al Porto, dividendolo, come anzidetto, in viabilità:
 - di libero transito (stalli di parcheggio compresi);
 - di servizio / emergenza (ad esclusivo uso delle Autorità portuali e dei mezzi di soccorso).

Detto assetto stradale ha valore indicativo e la precisa definizione dei tracciati nonché delle caratteristiche tecniche è rimandata ad una successiva e specifica fase progettuale di dettaglio. La viabilità interna di ogni singola Aree Territoriale Omogenea (aree concedibili) non è oggetto di pianificazione da Masterplan.

2. Viabilità stradale:
 - individuazione e caratterizzazione affidata essenzialmente a segnaletica orizzontale e verticale, barriere leggere e tipo “new jersey”, con percorsi riservati al transito pedonale separati dalla viabilità carrabile a mezzo di segnaletica orizzontale e, ove indispensabile, di protezioni in new jersey parapetonali;

- predisposizione di opportune fasce di pertinenza, costituenti parte integrante della strada stessa ed utilizzabili unicamente per la realizzazione di altre componenti (piccole banchine, fasce di emergenza, marciapiedi e fasce di sosta laterali).
- larghezze minime tracciati principali di libero transito: 6,50 m
- larghezze minime tracciati di servizio/emergenza: 3,75 m
- in ambiti di accesso pedonale pubblico predisposizione di marciapiedi di larghezza non inferiore a 1,00 m
- predisposizione di passaggi pedonali di servizio, da realizzare con continuità in corrispondenza della viabilità principale, aventi larghezza non inferiore a 0,80 m nonché di banchine non inferiori a 0,50 m.

Art. 17. Aree di sosta autoveicolare e di stoccaggio delle merci - MP “Piano di Zonizzazione”

1. Il MP “Piano di Zonizzazione” individua due categorie di aree per la sosta:
 - superfici di sosta correlate alle esigenze delle attività di servizio/emergenza, ricadenti entro il perimetro del molo di sopraflutto (dalla radice al segnale luminoso);
 - n. 27 stalli di sosta a completamento della viabilità principale (comprensivi dei 2 dedicati ai diversamente abili).
2. Per le aree di sosta di pertinenza ai manufatti (interventi di vecchia e/o nuova realizzazione) interni alle aree concedibili, sarà il relativo progetto a dettagliare fabbisogno e localizzazione delle aree di parcheggio medesime.
3. Le modalità di scarico, carico, movimentazione, trasporto e stoccaggio delle merci, relativamente alle aree portuali in concessione, verranno regolamentate dall'AdSP MTC sentiti gli Organi Tecnici preposti al controllo ed alla tutela della salute e dell'ambiente.
4. Lo stoccaggio di merci potenzialmente pericolose per la sicurezza e la salute del personale operante in porto e degli avventori dei servizi offerti dallo scalo turistico e/o delle merci non pericolose ma, ad esempio, pulverulenti, deve avvenire all'interno di depositi completamente chiusi (ad es piccoli capannoni, containers, etc.) che ne impediscano la diffusione nell'ambiente circostante. Per tutte le merci non pulverulenti è consentito lo stoccaggio in cumuli nei piazzali interni alle concessioni. In caso di movimentazione e stoccaggio occasionale e/o di breve durata di merci potenzialmente pericolose e/o pulverulenti le modalità di scarico, movimentazione e stoccaggio verranno definite dall'AdSP MTC sentiti gli Organi di controllo in tema di salute ed ambiente.

Art. 18. Categorie d'intervento

1. Gli interventi previsti dal Masterplan, in relazione alle opere a mare e a terra, sono inquadrati secondo le categorie di intervento edilizio previste dal DPR n.380/2001 e ss. mm. ii., e come dettagliati nel vigente Piano Urbanistico Comunale (Rif.: Zona FP3 della Normativa Tecnica d'Attuazione del P.U.C.) e nel vigente Regolamento Urbanistico Edilizio Comunale – RUEC.
2. La realizzazione degli interventi di cui alle cosiddette *categorie di intervento edilizio* è soggetta alle autorizzazioni/nulla osta Comunali e Soprintendizie ed ai titoli edilizi previsti dal vigente RUEC oltre che all'eventuale Autorizzazione Paesaggistica ed ad ogni altro specifico nulla osta o autorizzazione di legge o regolamento.

Art. 19. Opere realizzabili

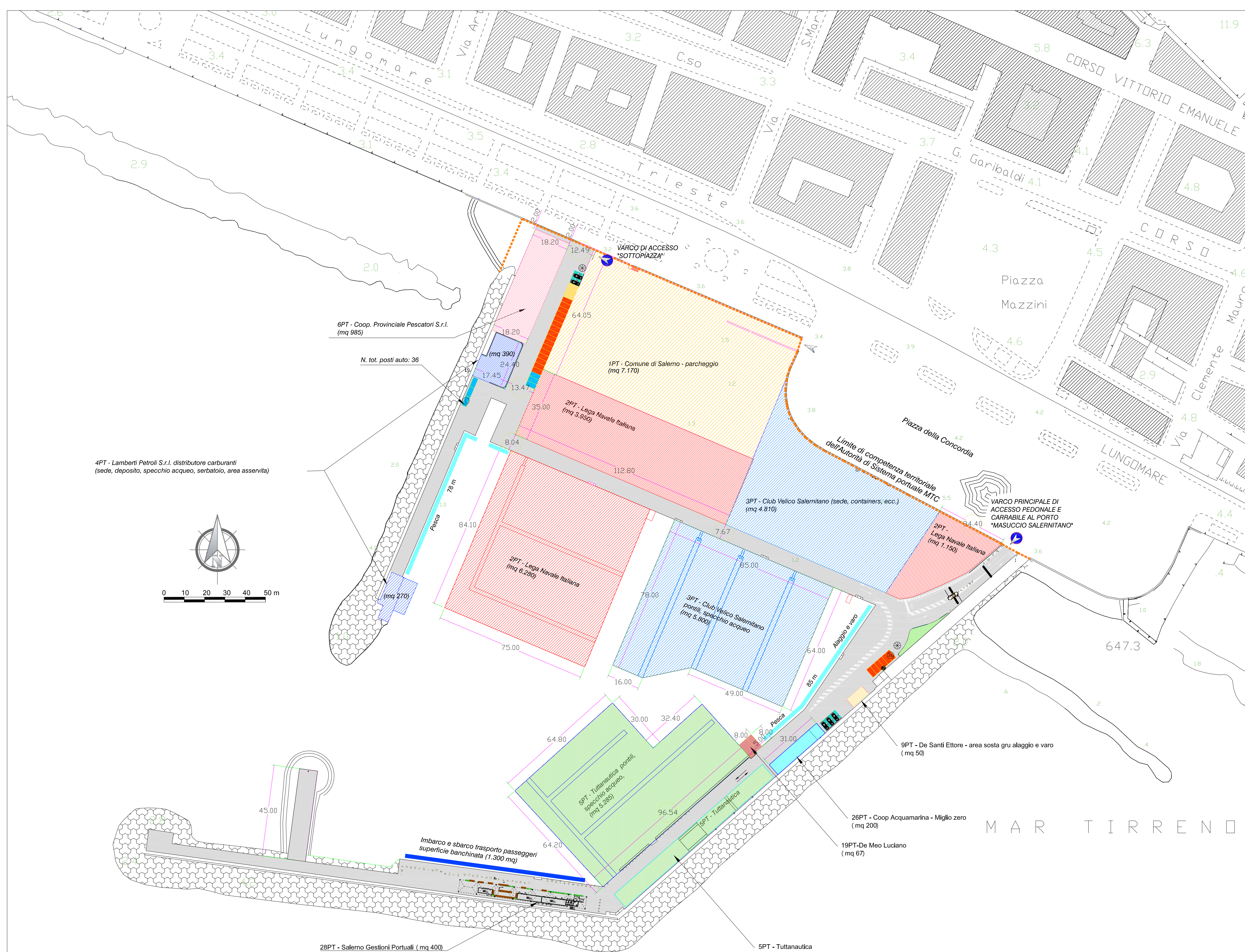
Le opere di seguito elencate sono quelle realizzabili nelle Aree Territoriali Omogenee (aree concedibili) del MP “Piano di Zonizzazione” e richiamano puntualmente le modalità d'uso del territorio relativo a ciascuna delle aree di cui all'art. 8:

- A. Strutture da destinare agli usi e necessità dell'AdSP MTC e della C.P. Salerno per le funzioni di controllo e sicurezza dell'ambito portuale del Masuccio Salernitano;
- B. Strutture destinate alle funzioni di pronto soccorso e/o servizi igienici;
- C. Manufatti destinati alla ricettività ed al turismo, allo sport, al commercio ed ai pubblici esercizi (ad esempio snack-bar, biglietterie, sale di attesa/informazione, ecc.);
- D. Edifici di servizio per gli operatori portuali (ad esempio locali spogliatoi, servizi igienici, magazzini, e simili);
- E. Opere marittime (ad esempio, eventuali opere manutentive straordinarie o modifiche ai moli di sopraflutto e sottoflutto e pontili fissi o mobili);
- F. Opere, attrezzature e relativi mezzi meccanici per l'ormeggio dei natanti;
- G. Opere, attrezzature e relativi mezzi meccanici per l'alaggio e varo dei natanti;
- H. Opere ed aree di urbanizzazione primaria (ad esempio, strada interna a doppio senso di circolazione e relativi marciapiedi spazi di sosta e parcheggio) sistemi e servizi primari (ad esempio reti di distribuzione delle acque potabili ed industriali, reti di raccolta e smaltimento delle acque reflue, impianti di distribuzione dell'energia elettrica e di illuminazione, linee di comunicazione telematica).
- I. Manufatti e/o strutture destinati alle attività degli operatori portuali e/o concessionari.

Art. 20. Norma finale

Le norme previste dal MP “Piano di Zonizzazione” del Porto Masuccio Salernitano saranno oggetto di una graduale applicazione in relazione ai principi di effettività e

proporzionalità degli interventi, facendo salve, in ogni caso, le concessioni marittime esistenti (ivi compresi i corrispondenti manufatti) fino alle scadenze previste dalle vigenti normative. In ogni caso, saranno avviate le procedure necessarie a garantire i tracciati, veicolari e pedonali, di viabilità *interna di libero transito* e di *servizio/emergenza* (rif.: elaborato grafico “MP.02”).




AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI - SALERNO - CASTELLANNE DI STABIA



PORTO MASUCCIO SALERNITANO
Salerno

Ufficio Pianificazione e Programmazione
 Arch. Corrado Olivieri

Ufficio Grandi Progetti - Manutenzioni
 Geometra Luigi Monetti

Ufficio Grandi Progetti - Manutenzioni
 Ing. Acele Vasaturo

Ufficio Amministrazione Beni Demanio Marittimo
 Dr. Giovanni Annunziata

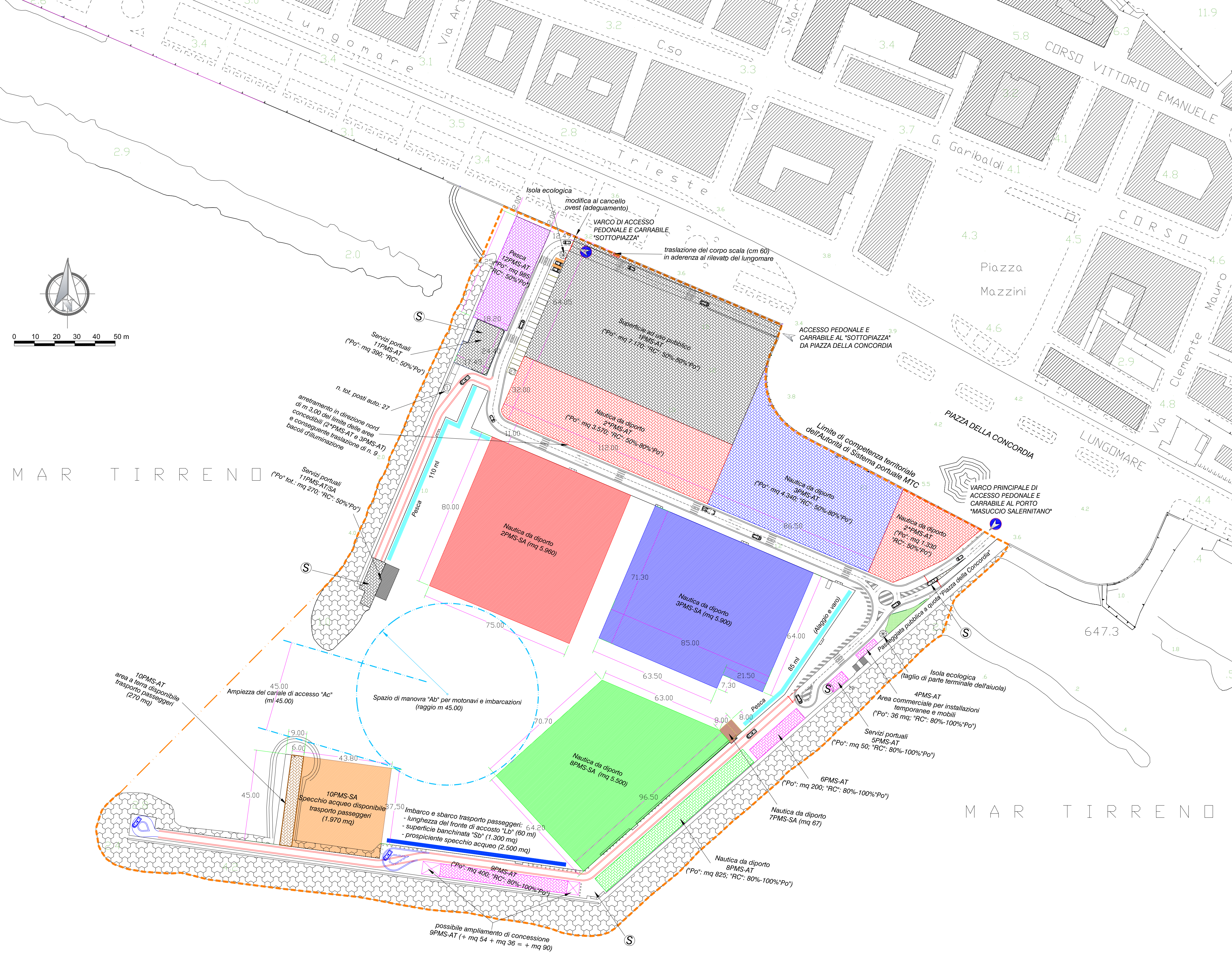
Il Segretario Generale
 Ing. Francesco Messineo

Aree a terra		Specchi acquei
1 PT (7.170 mq): Superficie del demanio mar. concessa al Comune di Salerno	9 PT (50 mq): De Santi Ettore	2 PT (6.280 mq): Lega Navale Italiana
2* PT (3.950 mq): Lega Navale Italiana	26 PT (200 mq): Cooperativa Acquamarina - 'Miglio Zero'	3 PT (5.800 mq): Club Velico Salernitano
2* PT (1.150 mq): Lega Navale Italiana	28 PT (400 mq): Salerno Gestioni Portuali	4 PT (112 mq): Lambert Petrol S.r.l.
3 PT (4.810 mq): Club Velico Salernitano		5 PT (5.285 mq): Tuttanautica
4 PT (390 mq + 158 mq = 548 mq): Lambert Petrol S.r.l.		19 PT (67 mq): De Meo Luciano
5 PT (825 mq): Tuttanautica		
6 PT (985 mq): Cooperativa Provinciale Pescatori S.r.l.		

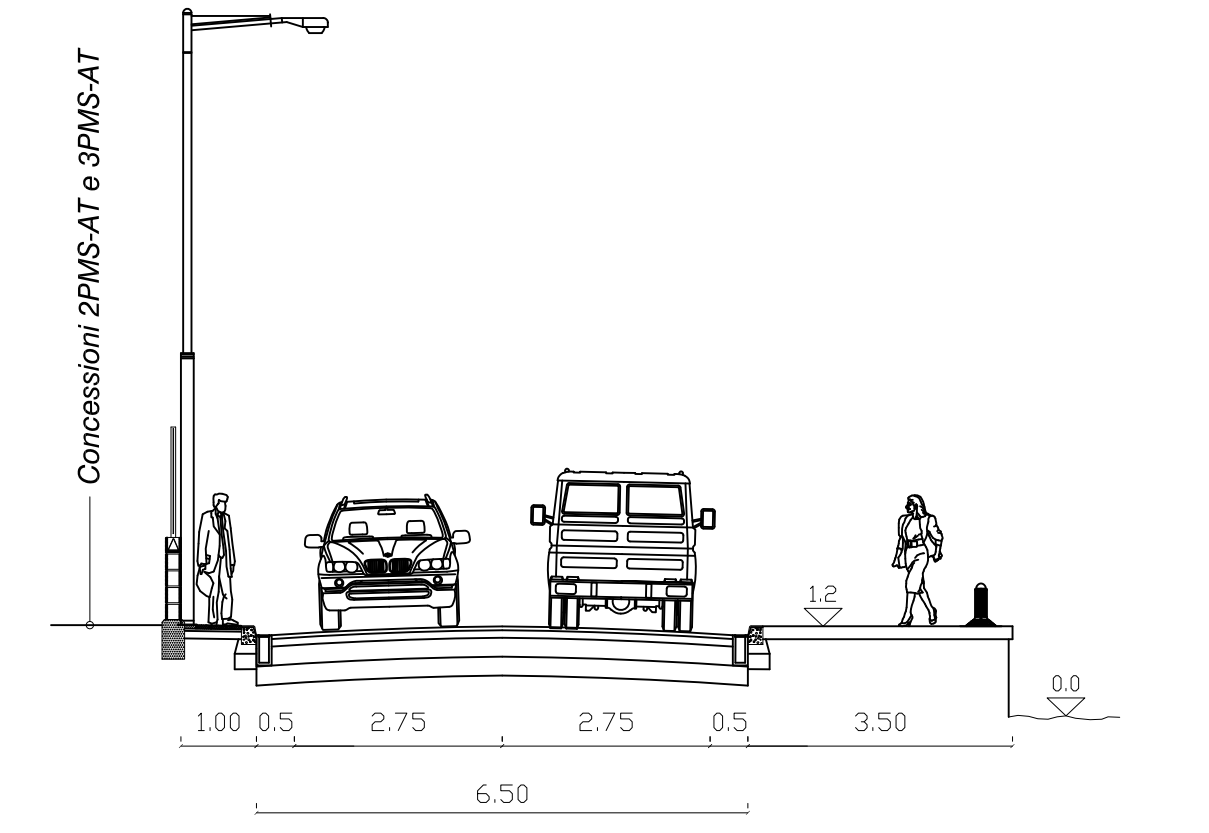
- - - - - Rif.: Decreto M.I.T. del 24.08.2000 e successivo Decreto M.I.T. dell'11.03.2003 di estensione dei limiti circoscrizionali. Limiti integrati dal Verbale del 09.12.2004 di ricognizione confini di giurisdizione presso il Porto Masuccio Salernitano tra il Comune di Salerno ed Autorità Portuale di Salerno.

TITOLO ELABORATO:		N. ELABORATO:	
MASTERPLAN Stato Attuale: schema planimetrico delle concessioni demaniali marittime in essere		MP.01	
		CODICE PRATICA:	
		6PTM34	
		SCALA:	
		1:1.000	
REVISIONE	N.	DATA	VERIFICATO
3			
2			
1			
0	LUGLIO 2020		

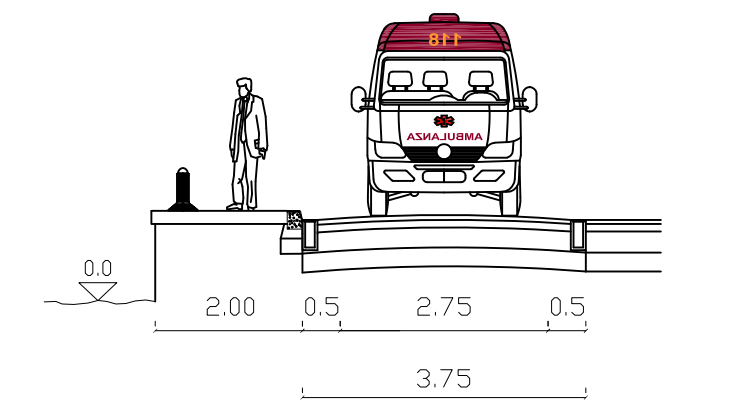
A TERME DI LEGGE SI RISERVANO LA PROPRIETÀ DI QUESTO ELABORATO CON FINITO DI RIPRODURLO RENDENDOLO NOTO A TERZI ANCHE PARZIALMENTE SENZA NOSTRA AUTORIZZAZIONE.



SEZIONE STRADALE TRASVERSALE DELLA VIABILITA' INTERNA DI LIBERO TRANSITO



SEZIONE STRADALE TRASVERSALE DELLA VIABILITA' DI SERVIZIO / EMERGENZA



AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI - SALERNO - CASTELLANNE DI STABIA



PORTO MASUCCIO SALERNITANO
Salerno

Ufficio Pianificazione e Programmazione
Arch. Corrado Olivieri

Il Segretario Generale
Ing. Francesco Messineo

Ufficio Grandi Progetti - Manutenzioni
Geometra Luigi Monetti

Ufficio Grandi Progetti - Manutenzioni
Ing. Azele Vasaturo

Ufficio Amministrazione Beni Demanio Marittimo
Dr. Giovanni Annunziata

Aree a terra "AT"

1 PMS-AT (7.170 mq): Superficie del demanio marittimo destinata ad uso pubblico
2* PMS-AT (3.570 mq): Nautica da diporto (I; N; NS)
2* PMS-AT (1.330 mq): Nautica da diporto (N; NS)
3 PMS-AT (4.340 mq): Nautica da diporto (I; N; NS)
4 PMS-AT (36 mq): Commerciale per installazioni temporanee e mobili (C)
5 PMS-AT (50 mq): Servizi portuali (alaggio, varo e similari) - (S)
6 PMS-AT (200 mq): Turistico-commerciale (C; P)

Specchi acquei "SA"

8 PMS-AT (825 mq): Nautica da diporto (C; N)
9 PMS-AT (400 mq + 54 mq + 36 mq = 490 mq): Stazione marittima (C; T)
10 PMS-AT (270 mq): Trasporto passeggeri (T)
11 PMS-AT (390 mq + 158 mq = 548 mq): Servizi portuali (bunkeraggio) - (S)
12 PMS-AT (985 mq): Pesca (C; P)

2 PMS-SA (5.960 mq): Nautica da diporto (N; NS)
3 PMS-SA (5.900 mq): Nautica da diporto (N; NS)
7 PMS-SA (67 mq): Nautica da diporto (N; NS)
8 PMS-SA (5.500 mq): Nautica da diporto (C; N)
10 PMS-SA (1.970 mq): Trasporto passeggeri (T)

Viabilità carrabile interna di libero transito (soggetta a controllo)

Viabilità carrabile interna (esclusiva) di servizio/emergenza

Viabilità carrabile interna di servizio/emergenza (alternativa)

--- Rif.: Decreto M.I.T. del 24.08.2000 e successivo Decreto M.I.T. dell'11.03.2003 di estensione dei limiti circoscrizionali. Limiti integrati dal Verbale del 09.12.2004 di ricognizione confini di giurisdizione presso il Porto Masuccio Salernitano tra il Comune di Salerno ed Autorità Portuale di Salerno.

TITOLO ELABORATO:
**MASTERPLAN di progetto:
PIANO DI ZONIZZAZIONE
Planimetria delle destinazioni
funzionali delle aree portuali**

N. ELABORATO:
MP.02

CODICE PRATICA:
6PTM34

SCALA:
1:1.000

REVISIONE	N.	DATA	VERIFICATO	APPROVATO
3				
2				
1				
0	LUGLIO 2020			