Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

RELAZIONE ANNUALE 2022

(art. 8, co. 4, art. 9, co. 5, lett. e) e art. 16, co. 2, legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come modificata dal D.Lgs 169/2016 e ss.mm.ii.)

Napoli, aprile 2023

SOMMARIO

PREMESSA 4

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI 4

1.1 STRUTTURA ORGANIZZATIVA 4

1.2 COMPILAZIONE DELLA TABELLA ALLEGATA RELATIVA AL PERSONALE E DOTAZIONE ORGANICA 5

1.3 NOTIZIE SU PROCEDURE CONCORSUALI PER ASSUNZIONE DI PERSONALE CONCLUSE O IN CORSO DI SVOLGIMENTO 5

1.4 RECLUTAMENTO PERSONALE IN SOMMINISTRAZIONE 6

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO 6

2.1 INDICAZIONE DELLA DATA DI APPROVAZIONE DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE VIGENTE E DELLA REVISIONE ANNUALE 6

2.2 AGGIORNAMENTI SULLA REALIZZAZIONE DELLE AZIONI PREVISTE DAL DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE ENERGETICA E AMBIENTALE DEL SISTEMA PORTUALE. 6

2.2.1 INTERVENTI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE – GREEN PORTS 8

2.3 SVOLGIMENTO DI ATTIVITÀ CONNESSE ALLA NORMATIVA EMERGENZIALE PER LA PANDEMIA 10

2.4 COMPILAZIONE DELLA TABELLA ALLEGATA CON I DATI RELATIVI AL TRAFFICO DI MERCI E PASSEGGERI PER CIASCUNO SCALO DI COMPETENZA PIÙ UNA TABELLA COMPILATA CON I TOTALI 10

3. ATTIVITA' SVOLTE IN AMBITO PORTUALE 17

3.1 ARTICOLI 16, 17 E 18 DELLA LEGGE N. 84/94 17

3.1.1 NOTIZIE SULLA REVISIONE ANNUALE DEL PIANO ORGANICO DEL PORTO 17

3.1.2 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE SU EVENTUALI CRITICITÀ VERIFICATESI E SU EVENTUALI NUOVI RILASCI DI AUTORIZZAZIONI O CONCESSIONI 19

3.1.3 NOTIZIE IN MERITO ALL'APPLICAZIONE ART. 199 COMMA 1 LETT. B) DEL D.L. 34/2020, CONV. IN L. 77/2020 28

3.1.4 NOTIZIE IN MERITO ALL'ATTIVITÀ DI FORMAZIONE PREVISTA DAL COMMA 8 DELL'ART. 17 .. 29

3.1.5 NOTIZIE IN MERITO ALL'ATTIVITÀ ALL'APPLICAZIONE DEL COMMA 15 BIS DELL'ART. 17 30

3.2 SERVIZI DI INTERESSE GENERALE 30

4. MANUTENZIONE ORDINARIA / STRAORDINARIA E INTERVENTI INFRASTRUTTURALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE 31

4.1 INTERVENTI RICOMPRESI NELL'ELENCO ANNUALE 2022 DEL PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE: STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PROGRAMMATI PER IL 2022, ALLA DATA DEL 31/12/2022 – COMPILAZIONE DELL'UNITA SCHEDA..... 32

4.2 OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE: ELENCO E STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE AVVIATE, COSTI DI REALIZZAZIONE CON INDICAZIONE DELLA RELATIVA FONTE – COMPILAZIONE DELL'UNITA SCHEDA 33

4.3 ACCORDO QUADRO PER L'AFFIDAMENTO DI SERVIZI TECNICI DI PROGETTAZIONE, DIREZIONE DEI LAVORI E VERIFICA DELLA PROGETTAZIONE, RELATIVI A OPERE PORTUALI, STRADE E FERROVIE, POTENZIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DEGLI IMMOBILI ED INTERVENTI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DA REALIZZARE NELLE AREE DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE - CUP: G12C21001230002 – APPALTO IN 6 LOTTI 36

5. GESTIONE DEL DEMANIO 37

5.1 INTROITI PER CANONI, TEMPI DI RISCOSSIONE, AMMONTARE CANONI NON RISCOSSI ED AZIONI DI RECUPERO PER MOROSITÀ 43

6. TASSE PORTUALI 49

6.1 ENTRATE PER TASSE DISTINTE TRA TASSA D'ANCORAGGIO, TASSA PORTUALE E ALTRE TASSE O ADDIZIONALI CON COMPILAZIONE DELL'ALLEGATA TABELLA. 49

PREMESSA

Il presente documento viene redatto ai sensi degli artt. 8, co. 4, art. 9, co. 5, lett. e) e art. 16, co. 2, legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come modificata dal D.Lgs. 169/2016 e ss.mm.ii., seguendo lo schema indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, trasmesso con nota prot. n. 6329 del 02.03.2023.

Il termine di redazione del presente documento viene fissato al 30.04.2023.

La presente relazione fa riferimento alle attività svoltesi nell'anno 2022 nei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Struttura organizzativa

Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 41 del 01.02.2021 è stato nominato il Presidente - Avv. Andrea Annunziata.

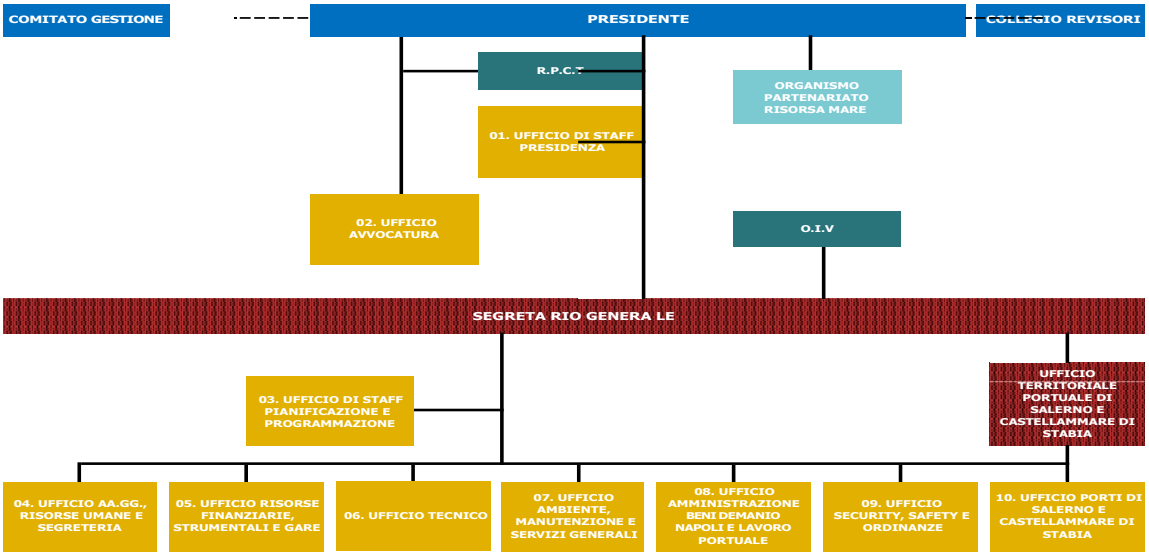
Il Comitato di Gestione, con deliberazione n. 7 del 28.04.2021, ha approvato all'unanimità la proposta di nomina dell'arch. Giuseppe Grimaldi a Segretario Generale dell'Ente.

Con delibera presidenziale n. 69 del 23.02.2022 è stato approvato il nuovo Macro assetto organizzativo della Segreteria Tecnico-Operativa dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, al fine di garantire il rafforzamento funzionale della capacità delle strutture e dell'organizzazione amministrativa dell'Ente, nonché lo snellimento e la semplificazione delle procedure e delle attività, in modo da colmare gap di competenze e ottimizzare i processi interni.

Per la definizione del nuovo macro assetto si è lavorato in due fasi: la prima, finalizzata a definire e mappare il contesto di riferimento attuale in termini di attività svolte all'interno dell'AdSP, la ripartizione dei ruoli all'interno dell'organizzazione e i processi in essere; la seconda, finalizzata a identificare la nuova struttura organizzativa, le competenze e la pianta organica – che è rimasta invariata nel complessivo numero già approvato - per gestire agevolmente il presente e il futuro.

La nuova struttura organizzativa, pertanto, è stata disegnata:
- per assicurare l'unitarietà, la funzionalità, l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'azione tecnico-amministrativa;
- per dare una maggiore razionalizzazione, semplificazione e organicità agli uffici agendo su più fronti;
- per essere adeguata, con l'organico vigente, alle attività svolte dall'AdSP;
- per consentire margini di flessibilità nell'impiego delle risorse, in modo da affrontare eventuali carichi di lavoro aggiuntivi a seguito di assegnazioni di ulteriori e nuove funzionalità.

La rappresentazione grafica della nuova struttura organizzativa è la seguente:



1.2 Compilazione della tabella allegata relativa al personale e dotazione organica

Si riporta di seguito la pianta organica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, approvata dal Comitato di gestione con delibera n. 62/2017, con il dettaglio della forza lavoro al 31/12/2022 e la relativa movimentazione:

Pianta organica al 31/12/2022

Categoria	Pianta organica approvata	Copertura effettiva dell'organico	Personale a tempo determinato	Personale in distacco	Costo annuo
DIRIGENTI	9	6	1	0	1.319.572,00
QUADRI A	15	12	0	0	1.296.374,00
QUADRI B	25	14	0	0	1.235.966,00
IMPIEGATI	104	77*	0	0	5.643.813,00
OPERAI	0	0	0	0	0
TOTALE	**153**	**110**	**1**	**0**	**9.495.725,00**

* di cui 1 dipendente quiescente in forza a tutto il 31.12.2022

Si precisa che durante l'anno 2022 sono intervenute le seguenti variazioni organiche:

- 1 dipendente con qualifica di QA quiescente a far data dal 30.06.2022;
- 1 dipendente con qualifica di Impiegato 2° livello dimissionario dal 02.05.2022;
- 1 dipendente con qualifica di Impiegato 5° livello assunto dal 1.10.2022;
- 1 dipendente con qualifica di Impiegato 2° livello quiescente a far data dal 31.12.2022.

1.3 Notizie su procedure concorsuali per assunzione di personale concluse o in corso di svolgimento

Nel corso dell'anno 2022, si sono concluse le seguenti procedure concorsuali senza proclamazione di vincitore:

- procedura concorsuale per l'incarico di n. 1 dirigente ex art. 19 co. 6, D. L.vo n. 165/2001 all'Ufficio Staff del Presidente;
- procedura concorsuale per il conferimento di n. 1 incarico di Addetto Stampa dell'AdSP MTC ex artt. 1 e 9 della Legge 7.06.2000 n. 150.

E' stata inoltre avviata la procedura concorsuale per l'assunzione di n. 1 dirigente da inquadrare a tempo pieno e indeterminato (ancora incorso di definizione).

1.4 Reclutamento personale in somministrazione

Durante l'anno 2022 sono state reclutati n. 5 lavoratori con contratto di somministrazione di lavoro temporaneo della durata di 6 mesi in sostituzione del personale posto in maternità.

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale

Il Piano Operativo Triennale 2020-2022 è stato approvato con delibera del Comitato di Gestione n.65 in data 27.11.2020. In tale piano, nelle more della redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), erano stati riproposti i documenti operativi denominati "Master Plan" per ognuno dei tre porti del sistema portuale da intendersi quale strumento operativo di attuazione delle linee programmatiche delineate nel P.O.T. 2020/2022 al fine di individuare le azioni da adottare per una corretta e coerente attuazione degli obiettivi, per un'azione integrata che trae origine e forza dal patrimonio di analisi, valutazioni e progettazioni in itinere nei Porti di Napoli, di Salerno e di Castellammare di Stabia. Tali Master Plan hanno costituito ovviamente un primo contributo di discussione per l'avvio del processo di redazione del predetto DPSS.

Nel corso del 2020, infatti, è stata data avvio all'attività di redazione del DPSS nell'ambito di una convenzione di Servizi di Ingegneria e Architettura già in essere, attività che si è conclusa entro il 2021 con la condivisione dei contenuti del DPSS con i comuni territorialmente interessati, con gli stakeholders del sistema portuale, nonché con l'Organismo di partenariato Risorsa Mare e la Commissione Consultiva. Acquisiti poi i pareri favorevole dei comuni interessati, il DPSS è stato quindi adottato dal Comitato di Gestione con delibera n.80 del 26.10.2021. ed è stato inviato per l'approvazione finale alla Regione Campania ed al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile con nota prot. AdSP n.24608 del 28.10.2021. Tuttavia, l'approvazione finale del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema è avvenuta con DM n.251 del 05.08.2022 in ragione delle intervenute modifiche normative all'art.5 della Legge 84/90 apportate dal DL n.121 del 10 settembre 2021 convertito con Legge n.156 del 6 novembre 2021.

Si riferisce ulteriormente che non sono state effettuate revisioni annuali del POT rispetto al piano approvato con delibera n.65 del 27.11.2020 e che, attualmente, è in corso la redazione del nuovo POT 2023-2025.

In ragione della recente approvazione del DPSS con DM n.251/2022 si è dato immediatamente avvio alla revisione dei Piani Regolatori di tutti e tre i porti del Sistema Portuale allo scopo di recepire i nuovi indirizzi del Documento di Programmazione Strategica di Sistema approvato e le nuove indicazioni che stanno emergendo dagli aggiornamenti degli studi di settore specialistici, tuttora in corso. Le nuove versioni dei PRP dei tre porti dell'AdSP saranno sottoposte a procedura di VAS secondo le previsioni normative del novellato art.5 della L.84/94. Si confida di avviare e concludere la suddetta procedura di Valutazione Strategica Ambientale nel corso del 2023.

2.2 Aggiornamenti sulla realizzazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.

Il Documento di Pianificazione Energetica Ambientale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (DEASP), la cui prima versione era stata approvata con delibera presidenziale n.335 del 30.12.2019, è stato successivamente revisionato nel corso del 2020 per tener conto del maggiore livello di aggregazione dei dati acquisiti utilizzati per l'elaborazione dei consumi energetici e delle relative emissioni dei concessionari. L'ultima versione del DEASP, approvata con delibera presidenziale n.287 del 17.12.2020, oltre ad una stima più precisa della "Carbon Footprint" del sistema portuale (porti di Napoli, Salerno e

Castellammare di Stabia) ha consentito anche di individuare gli interventi e le misure che permettono il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle quantità di gas climalteranti prodotti dalle attività portuali, attraverso di miglioramento dell'efficientamento energetico e la produzione di energia da fonti rinnovabili. Alcuni di questi interventi sono stati inseriti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili nell'elenco definitivo delle operazioni ammesse a finanziamento a valere sui fondi del "Programma di Azione e Coesione "Infrastrutture E Reti 2014-2020 - Asse D "Green Ports", pubblicato con documento prot. n. 6254 del 14.04.2021.

A tal uopo sono state finanziate alcune attività, così come previste dall'Autorità di Sistema Portuale durante la partecipazione al progetto, di seguito elencate:

- Interventi di risparmio ed efficientamento energetico (Illum LED) cofinanziato al 45 %;
- Interventi di produzione di energia da fonti rinnovabili (moto ondoso) cofinanziato al 60 %;
- Interventi di mobilità sostenibile nelle aree portuali (Navette elettriche).

Nel 2022 gli interventi di efficientamento energetico realizzati hanno riguardato, interventi di *relamping* del sistema di illuminazione pubblica del Porto di Napoli e Castellammare e dell'impianto di illuminazione interna della sede dell'Autorità Portuale di Napoli. Seguendo le raccomandazioni presenti nel DEASP alla Sezione IV.4.2 i sistemi tradizionali di illuminazione sono stati sostituiti con apparecchi LED di ultima generazione, i cui vantaggi sono presentati nell'Appendice VII del DEASP. Gli interventi analizzati sono i seguenti:

- Misura I: sostituzione di 150 proiettori SAP da 250 W con nuovi proiettori LED da 104 W;
- Misura II: sostituzione di 21 lanterne tradizionali con nuove lanterne a tecnologia LED;
- Misura III: sostituzione di 6 proiettori da 400 W della torre faro con proiettori LED da 264 W;
- Misura IV: sostituzione di lampade SAP con lampade LED in relazione alla Cabina Carmine;
- Misura V: sostituzione di lampade SAP con lampade LED in Via Nisida;
- Misura VI: sostituzione lampade SAP con lampade LED nei moli Luise, S.Antonio e Sannazzaro;
- Misura VII: efficientamento LED del corpo illuminazione Cabina Piliero;
- Misura VIII: efficientamento LED corpo illuminazione Cabina Pisacane;
- Misura IX: sostituzione lampade SAP con lampade LED nel Porto di Castellammare di Stabia ;
- Misura X: sostituzione corpo di plafoniere nella sede Pisacane con nuovi pannelli LED di ultima generazione.

Nella seguente tabella è illustrato il riepilogo dei dieci interventi analizzati, differenziando fra pubblica illuminazione (P.I.) ed illuminazione interna (misura X relativa alla sede) con relativa riduzione dei consumi e di anidride carbonica risparmiata

	Potenza ante (kW)	**Potenza post (kW)**	**Riduzione consumi (kWh/anno)**	**Riduzione CO2 (t/anno)**
Misura I	37,5	15,6	87.600	22,6
Misura II	2,1	0,6	6.000	1,5
Misura III	2,4	1,6	3.200	0,8
Misura IV	14,5	8,5	24.000	6,2
Misura V	7,8	3,12	18.720	4,8
Misura VI	3,75	1,5	9.000	2,3
Misura VII	18,88	11,28	30.400	7,8
Misura VIII	86,9	52,17	138.920	35,9
Misura IX	12,55	7,77	19.120	4,9
TOTALE P.I.	186,38	102,14	336.960	86,8
Misura X	32,8	19	25.930	6,7
TOTALE	219,2	121,1	362.890	93,5

Tabella 1 - Tabella di riepilogo

2.2.1 Interventi di sostenibilità ambientale – Green Ports

Il progetto "*Green Campania Ports*" prevede la realizzazione di tre interventi per migliorare la sostenibilità energetica del Sistema Portuale:

INTERVENTI	IMPORTO DI PROGETTO	IMPORTO FINANZIATO	FONTE DI FINANZIAMENTO
Green Campania Ports - ASSE D Linea di azione 2 - Interventi di risparmio ed efficientamento energetico (illuminazione led)	**€ 2.108.585,04**	€ 948.849,77	Fondi PAC 2014-2020 - Nota Ministero infrastrutture e della Mobilità Sostenibili prot. n. 6254 del 14/04/2021(elenco definitivo delle operazioni ammesse/ammissibili/escluse) assunta al prot. AdSP n. 8585 del 14/04/2021
Green Campania Ports - ASSE D Linea di azione 3 - Interventi di produzione di energia da fonti rinnovabili (moto ondoso Salerno)	**€ 1.111.631,34**	€ 600.280,92	Fondi PAC 2014-2020 - Nota Ministero infrastrutture e della Mobilità Sostenibili prot. n. 6254 del 14/04/2021(elenco definitivo delle operazioni ammesse/ammissibili/escluse) assunta al prot. AdSP n. 8585 del 14/04/2021
Green Campania Ports -ASSE D Linea di Azione 4 - Interventi di mobilità sostenibile nelle aree portuali (navette elettriche)	**€ 993.744,00**	€ 894.396,60	Fondi PAC 2014-2020 - Nota Ministero infrastrutture e della Mobilità Sostenibili prot. n. 6254 del 14/04/2021(elenco definitivo delle operazioni ammesse/ammissibili/escluse) assunta al prot. AdSP n. 8585 del 14/04/2021
TOTALE PROGETTO	**4.213.960,38**		
TOTALE FINANZIAMENTO MIT	**2.443.527,29**		
TOTALE FINANZIAMENTO ADSP	**1.770.433,09**		

ASSE D Linea di azione 2 - Interventi di risparmio ed efficientamento energetico (illuminazione led)

L'intervento previsto sull'ASSE D Linea di azione 2 prevede l'utilizzo della tecnologia LED per l'illuminazione delle aree di sedime portuale (Napoli, Salerno e Castellammare). La suddetta tecnologia rappresenta una vera e propria rivoluzione nel campo dell'illuminazione, specie pubblica, grazie alle sue caratteristiche peculiari di efficienza energetica e luminosa, grande controllabilità e vita attesa più lunga rispetto ad altre tecnologie.

Facendo riferimento all'intervento previsto per Napoli il progetto proposto riduce la potenza installata, dedicata all'illuminazione interna, da 42,582 kW a 20,635 kW, con una riduzione del 51,5 %, un consumo annuo da circa 80 MWh a 39 MWh e un risparmio di 41 MWh, corrispondenti a 7,3 tep/anno e a una riduzione delle emissioni di gas serra di 17,6 t/anno di CO2 equivalente.

Considerando l'illuminazione esterna, l'intervento proposto riduce la potenza installata, dedicata all'illuminazione, da 330 kW a 254kW, con una riduzione di circa il 25%. Considerando che il consumo stimato di energia elettrica annuo dovuto all'illuminazione esterna è di circa di circa 2.107 MWh, e assumendo, a parità di ore di funzionamento, che la potenza media del nuovo impianto sia mediamente pari al 70% della potenza installata, il consumo annuo di energia elettrica si ridurrebbe a 1.475 MWh, con un risparmio di 632 MWh/anno, corrispondenti a 119 tep/anno e a una riduzione delle emissioni di gas serra di 190 t/anno di CO2 equivalente.

Dal momento che si è riscontrata la presenza di alcune criticità sui pali di illuminazione, relative a principi di corrosione, collarini di protezione rotti, ammaccature sui sostegni, spaccature sostegni in cemento con ferri in vista, sfaldatura sostegni in vetroresina e verniciatura fatiscente, si propone la sostituzione con nuovi pali, in acciaio zincato a caldo, che offrono i seguenti vantaggi: ottima resistenza alle sollecitazioni meccaniche, ottima resistenza alla corrosione, bassa manutenzione, ottima maneggevolezza in fase di installazione e manutenzione.

Infine si prevede l'ammodernamento delle 3 cabina di MT presente all'interno di Napoli, Salerno e Castellammare, che erogano ciascuno una potenza complessiva di 306 KW ed è a servizio della quale vi sono c.ca 150 pali di pubblica illuminazione. La struttura necessita urgentemente di lavori di adeguamento normativo e funzionale. Gli interventi saranno di tipo elettrico e di tipo edile, finalizzati all'adeguamento dei locali nel rispetto delle norme antinfortunistiche ed antincendio.

ASSE D LINEA DI AZIONE 3 - INTERVENTI DI PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI (MOTO ONDOSO SALERNO)

L'intervento previsto sull' ASSE D Linea di azione 3 prevede l'installazione di una turbina ad aria da accoppiare ad un cassone REWEC3, costruito per realizzare il prolungamento del molo di sopraflutto nell'ambito dei lavori di allargamento ed adeguamento funzionale dell'imboccatura del Porto di Salerno, ultimati a marzo 2022.

Il Resonant Wave Energy Converter 3 (REWEC3), brevetto italiano n. 1332519 del Prof. Paolo Boccotti, European Patent n. EP 1 518 052 B1, è un convertitore di energia delle onde del mare.

Dal punto di vista costruttivo, i cassoni REWEC3 sono molto simili ad una tradizionale diga portuale a cassoni cellulari, con la sola parte lato mare modificata per consentire:

- l'assorbimento dell'energia ondosa incidente, per cui i cassoni vengono denominati assorbitori di energia ondosa;
- la produzione di energia elettrica dalle onde mediante l'installazione di specifiche turbine, per cui i cassoni vengono denominati convertitori di energia ondosa. Infatti, per effetto del campo di moto ondoso interagente con la struttura, si generano delle fluttuazioni di pressione che determinano delle oscillazioni all'interno della massa d'acqua contenuta nel condotto e nella camera di assorbimento, corrispondenti alle fasi di cresta e di cavo d'onda. Conseguentemente la sacca d'aria all'interno della camera pneumatica del Rewec viene alternativamente compressa ed espansa, mettendo in funzione la turbina.

Scopo del progetto è quello di progettare e realizzare la turbina e le relative componenti elettromeccaniche al fine di massimizzare la quantità di energia elettrica prodotta a partire dall'energia assorbita dalla camera pneumatica dalla singola cella REWEC3 e di regolarizzare le pressioni dell'aria all'interno della camera pneumatica al fine di garantire le migliori condizioni, prossime a quelle di massima efficienza, al variare delle condizioni ondose incidenti.

ASSE D LINEA DI AZIONE 4 – INTERVENTI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLE AREE PORTUALI (NAVETTE ELETTRICHE)

L'intervento previsto sull' ASSE D Linea di azione 4 prevede l'acquisto di autobus elettrici da utilizzare per il servizio navetta Angioino/Beverello – Porta di Massa- Pisacane attualmente esercitato con veicoli tradizionali (a gasolio) per convertire i consumi relativi all'autotrazione verso il vettore elettrico.

I vantaggi sono stati ampiamente osservati e validati dall'analisi costi-benefici. I veicoli elettrici sono la soluzione del futuro. Essi non necessitano di autonomie straordinarie perché i percorsi sono programmati e i consumi ampiamente controllabili. Frequenti accelerazioni e frenate sono ideali per un sistema, come quello elettrico, con enorme coppia e frenata rigenerativa. Inoltre essi non causano smog né emissioni inquinanti. Utilizzando la banca dati SINANET dei fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale, che si basa sulle stime effettuate ai fini della redazione dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera realizzato annualmente da Ispra, si ottengono i seguenti risparmi di emissione:

- CO2 non emesse in loco annualmente 24.107 (kg/anno);
- PM10 non emesse in loco annualmente 9,110 ((kg/anno);
- NOX non emesse in loco annualmente 294,336 ((kg/anno).

L'importo complessivo dell'intervento è pari a € 4.213.960,38, per il quale è concesso un contributo pari a € 2.443.527,29 a valere sulle seguenti linee di azione dell'Asse D - Green Ports del Programma:

- Linea di azione 2: € 948.849,77;
- Linea di azione 3: € 600.280,92;
- Linea di azione 4: € 894.396,60.

La restante parte del costo di realizzazione dell'operazione trova copertura nelle seguenti fonti finanziarie:

Fondi propri dell'Ente per € 1.770.433,09 (Delibera Adsp n.350 del 20/10/2021).

2.3 Svolgimento di attività connesse alla normativa emergenziale per la pandemia

COSTI DELLA SICUREZZA NEI CANTIERI IN CIRCOSTANZE DI EMERGENZE AMBIENTALI E/O SANITARIE

Come noto la delibera del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020 ha dichiarato lo "stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili", allo stato di "pandemia" dichiarato in data 11 marzo 2020 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) e al DPCM dell'11 marzo 2020 contenente urgenti misure in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica Covid – 19 applicate sull'intero territorio nazionale.

Nell'arco del 2022 sono state applicate le disposizioni del Prezzario Regione Campania anno 2021 - D.G.R. 16.03.2021, n. 102 (pubblicata sul B.U.R.C. n. 30 del 22.03.2021), nonché quelle del Prezzario Regione Campania 2022, approvato con Delibera di G.R. n. 333 del 28.06.2022 pubblicata sul BURC n. 59 del 04.07.2022.

2.4 Compilazione della tabella allegata con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascuno scalo di competenza più una tabella compilata con i totali

Il trasporto marittimo serve circa il 90% del commercio mondiale pertanto sono di importanza strategica i porti intesi quali infrastrutture logistiche di connessione per i traffici delle merci e delle materie prime; la pandemia da Covid 19 e i relativi lockdown attuati dalle politiche statali e, successivamente, la guerra tra Ucraina e Russia hanno messo a dura prova il trasporto marittimo e la logistica internazionale con notevoli ritardi e interruzioni nella c.d. catena di approvvigionamento (supply chain).

Uno degli aspetti macroscopici nel settore del trasporto containerizzato, in conseguenza dei due eventi citati, è stato l'aumento notevole del costo dei noli marittimi, in particolare sulle direttrici fra Cina ed Europa, che ha lasciato molte imprese senza rifornimenti e ha determinato un'impennata dei prezzi per produttori e consumatori.

Secondo l'ultimo Rapporto UNCTAD (*Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo*) le tariffe di trasporto dei container nel 2021 rispetto ai livelli prepandemici, sono aumentate di ben 5 volte. La bolla dei noli ha iniziato a ridimensionarsi dal 2022 con conseguenti minori ritardi nella supply chain ma in ogni caso il trasporto marittimo e, di conseguenza, il commercio mondiale ha registrato una evidente vulnerabilità. La guerra in Ucraina ha avuto tra le prime conseguenze il blocco dei porti e circa venti milioni di tonnellate di prodotti sono rimasti bloccati, nello specifico frumento, mais, olio di girasole e prodotti ferrosi.

I porti, le compagnie di navigazione e gli operatori dei trasporti, dopo l'esperienza della pandemia e della guerra nell'Eurozona, sono impegnati per investire e rafforzare la loro resilienza a crisi future, migliorando le prestazioni, la connettività, la sostenibilità e la digitalizzazione, salvaguardando la concorrenza, per garantire che il trasporto marittimo possa resistere ed eventuali shock sistemici come quelli vissuti e menzionati.

Una ridefinizione della logistica e dei trasporti è in atto, già da mesi si parla di fenomeni di reshoring/nearshoring/friendshoring che in buona sostanza consistono nel rimpatrio di segmenti produttivi da paesi stranieri e più lontani verso la madrepatria oppure del loro spostamento in paesi più vicini e che abbiano affinità dal punto di vista della struttura produttiva e degli obiettivi strategici, dunque filiere più "corte" nella catena produttiva.

L'UNCTAD nel suo ultimo Rapporto prevede che il commercio marittimo perderà ulteriormente slancio per il periodo 2023-2027 con una stima di previsione di crescita del 2,1% annuo, più lentamente della media del 3,3% registrata negli ultimi tre decenni. Le ragioni sono individuate nelle persistenti pressioni inflazionistiche dettate dalla situazione congiunturale e geopolitica e dalle oscillazioni notevoli dei costi energetici, dovuti dall'embargo a largo raggio su petrolio e gas russo. Inoltre dal 2023 si stima che il trasporto marittimo rallenterà per via dell'entrata in vigore delle nuove misure adottate dall'IMO (International Maritime Organization) finalizzate a ridurre le emissioni di carbonio, pertanto gli operatori navali dovranno adottare misure per la riduzione della velocità, l'ottimizzazione delle rotte nonché l'uso di soluzioni tecnologiche pulite ma che richiedono ingenti investimenti.

Nel contesto delle dinamiche degli scambi marittimi i flussi reali di merci tendono a distribuirsi e a creare ricchezza e, al netto dei cigni neri che investono l'economia dal 2020, se la risalita del PIL italiano nel 2021 è stata più forte delle attese con +6,1%, nel 2022 ha registrato un +3,7% rispetto all'anno precedente; l'economia nazionale italiana è riuscita nel complesso dell'anno, secondo fonti ISTAT, a registrare una crescita dell'export in valore (+19,9%) trainata in particolare dalle vendite di beni di consumo non durevoli e beni intermedi; quella più marcata dell'import (+36,5%) è spiegata soprattutto dai maggiori acquisti di prodotti energetici.

Nella media del 2022, i prezzi all'import segnano una crescita del 18,5%, la più alta dal 2005, ossia da quando è disponibile la serie storica dell'indice; al netto dell'energia, i prezzi crescono in media d'anno del 10,3% (+4,7% nel 2021).

La realtà della regione campana ha visto le esportazioni crescere nel primo semestre del 2022 del 27,8% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, un dato che ha interessato prodotti caseari, pasta e conserve nonché il settore metallurgico, farmaceutico e aeronautico, un'espansione dell'export che per due terzi si è diretta verso i paesi europei e per la restante parte verso il Medio Oriente e gli Stati Uniti. Anche le importazioni hanno registrato un dato positivo con un aumento del 43,5% rispetto al 19,7% dell'anno precedente, un incremento che ha riguardato in particolare metalli, prodotti chimici, prodotti petroliferi, agricoli e abbigliamento (Fonti ISTAT e Banca d'Italia).

Il comparto turistico è quello in cui è stata registrata una vera e propria ripresa con presenze straniere in Campania nel primo semestre del 2022 che si sono quadruplicate rispetto al medesimo periodo del 2021; un incremento di dati che si rispecchia anche nel flusso di passeggeri del traffico crocieristico nei porti dell'AdSP del MTC di Napoli e Salerno con 1.207.280 passeggeri contro i 263.435 del 2021 (+358,3%) dati che si stanno avvicinando rapidamente al periodo prepandemico, (1.454.024 crocieristi nel 2019).

Anche il traffico passeggeri, con 7.667.528 passeggeri trasportati, registra una netta ripresa con +62,6% rispetto al 2021, solo il 3,4% in meno rispetto al periodo prepandemico (7.937.823 passeggeri nel 2019).

Rispetto alla classifica delle AdSP italiane stilata da Assoporti, l'AdSP concorre nel 2022 al terzo posto per ciò che concerne il traffico passeggeri e al terzo posto in termini di passeggeri crocieristi.

Per il comparto merci nell'anno 2022 i porti di Napoli e Salerno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale hanno movimentato poco più di 31 milioni di tonnellate di merci registrando una leggera flessione verso il basso con il 4% in meno rispetto al 2021.

Scendendo nel dettaglio delle varie tipologie merceologiche trasportate, le rinfuse solide (dry bulk) hanno registrato una movimentazione pari a 1.756.026 tonnellate, il 5% in più rispetto all'anno precedente.

Le rinfuse liquide (liquid bulk) movimentate nello scalo napoletano hanno raggiunto 6.180.935 tonnellate, il 12,5% in più rispetto al 2021.

Il traffico container dei porti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale si attesta su 1.045.995 TEU, pari al 2,4% in meno rispetto all'anno precedente. Distinguendo la movimentazione container tra i due porti di Napoli e Salerno, lo scalo napoletano ha registrato un +4,8% (684.111 TEU) rispetto al 2021 mentre lo scalo di Salerno ha registrato un decremento del 13,7% (361.884 TEU) rispetto al 2021.

Il traffico Ro-Ro per il porto di Napoli si attesta su un +13,2% rispetto all'anno 2021 con 554.496 veicoli movimentati, mentre il porto di Salerno ha registrato un decremento del 9,3% rispetto all'anno precedente

con 482.874 veicoli movimentati rispetto ai 532.211 del 2021. Complessivamente i due scali hanno movimentato in termini di tonnellate poco più di 12 milioni di Ro-Ro con un complessivo 8,4% in meno rispetto al 2021.

Si riporta in Tabella 1 un raffronto delle principali voci di traffico dell'AdSP tra gli anni 2021 e 2022.

TIPOLOGIA DI TRAFFICO	2021	2022	Var %
traffico container (tonn)	11.834.242	10.872.236	-8,13%
traffico rinfuse solide (tonn)	1.672.937	1.756.026	4,97%
traffico rinfuse liquide (tonn)	5.496.555	6.180.935	12,45%
traffico RO-RO (tonn)	13.326.641	12.212.111	-8,36%
TOT (tonn)	**32.330.374**	**31.021.307**	**-4,05%**
traffico container (TEU)	1.071.787	1.045.995	-2,41%
traffico locale + ADM (pax)	4.716.727	7.667.528	62,56%
traffico crocieristi (pax)	263.435	1.207.280	358,28%

Tabella 2 – Traffici 2021-2022 AdSP Mar Tirreno Centrale

Il dettaglio dei traffici nel 2022 per scalo portuale è riportato nelle seguenti tabelle:

Porto di Napoli

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	**Rinfuse liquide,** di cui:	**6.180.935**	**5.393.672**	**787.263**
a1	petrolio grezzo	0	0	0
a2	prodotti raffinati	4.828.863	4.300.796	528.067
a3	gas	1.114.995	855.799	259.196
a4	altre rinfuse liquide	237.077	237.077	0
B	**Rinfuse solide,** di cui:	**804.067**	**1.161.363**	**251.253**
b1	cereali	273.791	273.791	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	0	0	0
b4	minerali	0	0	0
b5	prodotti metallurgici	608.548	474.897	133.652
b6	prodotti chimici	0	0	0
b7	altre rifuse solide	530.276	412.675	117.601
C=A+B	**Totale merci alla rinfusa**	**6.985.002**	**6.555.035**	**1.038.516**
D	**Merci varie in colli,** di cui:	**11.379.962**	**4.886.461**	**6.493.501**
d1	contenitori	6.736.774	2.698.092	4.038.682
d2	ro-ro	4.643.188	2.188.369	2.454.819
d3	altro	0	0	0
E=C+D	**Tonnellaggio totale merci movimentate**	**18.364.964**	**11.441.496**	**7.532.016**
F	**N° navi**	**0**		
G	**N° passeggeri**	**7.673.082**	**3.250.669**	**3.278.167**
g1	di linea	6.528.836	3.250.669	3.278.167
g2	crocieristi	**1.144.246**		
H	**N° contenitori T.E.U. movimentati** di cui:	**684.111**	**350.398**	**333.713**
h1	pieni	495.184	182.088	313.096
h2	vuoti	188.927	168.310	20.617
L	**N° contenitori movimentati** di cui:	**408.031**	**209.129**	**198.902**
l1	pieni	300.671	113.223	187.448
l2	vuoti	107.360	95.906	11.454

Porto di Salerno

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	**Rinfuse liquide,** di cui:	**0**	**0**	**0**
a1	petrolio grezzo	0	0	0
a2	prodotti raffinati	0	0	0
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	0	0	0
B	**Rinfuse solide,** di cui:	**343.410**	**316.310**	**27.100**
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	0	0	0
b4	minerali	0	0	0
b5	prodotti metallurgici	0	0	0
b6	prodotti chimici	0	0	0
b7	altre rifuse solide	343.410	316.310	27.100
C=A+B	**Totale merci alla rinfusa**	**343.410**	**316.310**	**27.100**
D	**Merci varie in colli,** di cui:	**12.700.694**	**6.780.571**	**5.920.123**
d1	contenitori	4.135.462	2.059.338	2.076.124
d2	ro-ro	7.568.923	3.774.034	3.794.889
d3	altro	996.309	947.199	49.110
E=C+D	**Tonnellaggio totale merci movimentate**	**13.044.104**	**7.096.881**	**5.947.223**
F	**N° navi**	**0**		
G	**N° passeggeri**	**1.001.904**	**493.908**	**444.962**
g1	di linea	938.870	493.908	444.962
g2	crocieristi	**63.034**		
H	**N° contenitori T.E.U. movimentati** di cui:	**361.884**	**180.419**	**181.465**
h1	pieni	270.707	135.579	135.128
h2	vuoti	91.177	44.840	46.337
L	**N° contenitori movimentati** di cui:	**203.894**	**101.335**	**102.559**
l1	pieni	150.021	75.401	74.620
l2	vuoti	53.873	25.934	27.939

Porto di Castellammare di Stabia

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	**Rinfuse liquide,** di cui:	**0**	**0**	**0**
a1	petrolio grezzo	0		
a2	prodotti raffinati	0		
a3	gas	0		
a4	altre rinfuse liquide	0		
B	**Rinfuse solide,** di cui:	**0**	**0**	**0**
b1	cereali	0		
b2	mangimi	0		
b3	carbone	0		
b4	minerali	0		
b5	prodotti metallurgici	0		
b6	prodotti chimici	0		
b7	altre rifuse solide	0		
C=A+B	**Totale merci alla rinfusa**	**0**	**0**	**0**
D	**Merci varie in colli,** di cui:	**0**	**0**	**0**
d1	contenitori	0		
d2	ro-ro	0		
d3	altro	0		
E=C+D	**Tonnellaggio totale merci movimentate**	**0**	**0**	**0**
F	**N° navi**	**0**		
G	**N° passeggeri**	**199.864**	**89.458**	**110.406**
g1	di linea	199.864	89.458	110.406
g2	crocieristi			
H	**N° contenitori T.E.U. movimentati** di cui:	**0**	**0**	**0**
h1	pieni	0		
h2	vuoti	0		
L	**N° contenitori movimentati** di cui:	**0**	**0**	**0**
l1	pieni	0		
l2	vuoti	0		

Il dettaglio dei traffici complessivi nel 2022 per l'intero sistema portuale è riportato nelle seguenti tabella:

Complessivo del Sistema Portuale

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	**Rinfuse liquide,** di cui:	**6.180.935**	**5.393.672**	**787.263**
a1	petrolio grezzo	0	0	0
a2	prodotti raffinati	4.828.863	4.300.796	528.067
a3	gas	1.114.995	855.799	259.196
a4	altre rinfuse liquide	237.077	237.077	0
B	**Rinfuse solide,** di cui:	**1.147.477**	**1.477.673**	**278.353**
b1	cereali	273.791	273.791	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	0	0	0
b4	minerali	0	0	0
b5	prodotti metallurgici	608.548	474.897	133.652
b6	prodotti chimici	0	0	0
b7	altre rifuse solide	873.686	728.985	144.701
C=A+B	**Totale merci alla rinfusa**	**7.328.412**	**6.871.345**	**1.065.616**
D	**Merci varie in colli,** di cui:	**24.080.655**	**11.667.032**	**12.413.623**
d1	contenitori	10.872.236	4.757.430	6.114.806
d2	ro-ro	12.212.111	5.962.403	6.249.708
d3	altro	996.309	947.199	49.110
E=C+D	**Tonnellaggio totale merci movimentate**	**31.409.068**	**18.538.377**	**13.479.239**
F	**N° navi**	**0**		
G	**N° passeggeri**	**8.874.850**	**3.834.035**	**3.833.535**
g1	di linea	7.667.570	3.834.035	3.833.535
g2	crocieristi	**1.207.280**		
H	**N° contenitori T.E.U. movimentati** di cui:	**1.045.995**	**530.817**	**515.178**
h1	pieni	765.891	317.667	448.224
h2	vuoti	280.104	213.150	66.954
L	**N° contenitori movimentati** di cui:	**611.925**	**310.464**	**301.461**
l1	pieni	450.692	188.624	262.068
l2	vuoti	161.233	121.840	39.393

3. ATTIVITA' SVOLTE IN AMBITO PORTUALE

3.1 Articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94

Verifiche programmi operativi effettuate nel corso dell'anno 2022.

In seguito dell'unificazione dell'AP di Napoli e dell'AP di Salerno nell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, è stata emanata l'ordinanza n.1 del 2019 che ha approvato il nuovo "Regolamento per la disciplina coordinata delle art 16 L.84/94 operazioni e servizi portuali" con il quale sono disciplinate le modalità di rilascio e rinnovo delle autorizzazioni a svolgere operazioni e servizi portuali ex art 16 L.84/94 per i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Nel corso della annualità 2022, i competenti uffici hannp effettuato la ricognizione annuale nel rispetto dei programmi operativi delle imprese autorizzate nei porti di Napoli e Salerno, producendo una dettagliata relazione.

Dalla verifica effettuata, è emerso un sostanziale mantenimento dei requisiti sulla base dei quali sono state rilasciate le autorizzazioni alle imprese portuali ex art.16 L.84/94 in ordine al possesso dei requisiti dichiarati, delle dotazioni di mezzi e personale ritenuti idonei e sufficienti all'atto del rilascio dell'autorizzazione e della discendente concessione demaniale.

È stata eseguita anche una comparazione in ordine agli investimenti e quanto dichiarato dalle imprese, nonché una verifica sulla produttività.

Per le imprese operanti nel porto di Salerno, il parametro della produttività, rappresentato dall'Indice di utilizzazione degli spazi portuali (IUSP), cioè il rapporto tra la quantità di merce movimentata nei settori prevalenti e le aree disponibili nel porto, è risultato essere sostanzialmente positivo.

3.1.1 Notizie sulla revisione annuale del Piano Organico del Porto

Il piano dell'organico dei lavoratori delle imprese portuali (P.O.P.), autorizzate ex artt. 16, 17 e 18 della legge 84/94, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è stato redatto, per la prima volta, nel 2018. Lo stesso è stato approvato con delibera del Comitato di Gestione n. 128 del 21/12/2018 ed adottato con delibera presidenziale n. 06 del 11/01/2019.

Nel corso del 2022, si è provveduto alla sua revisione ed al suo aggiornamento sulla scorta di una puntuale ricognizione quantitativa e qualitativa della realtà lavorativa e produttiva presente nei porti di Napoli e Salerno, con l'acquisizione dei dati presso le imprese portuali, anche attraverso l'invio di appositi questionari.

La proposta di nuovo Piano è stata illustrata alle OOSS nella riunione del 03.03.2022, appositamente convocata, che lo hanno esaminato, esprimendo apprezzamento per il lavoro svolto dall'Ente e fornendo il loro contributo alla stesura del documento finale. In particolare le rappresentanze dei lavoratori hanno chiesto di integrare il documento con i dati relativi ai livelli contrattuali applicati ai lavoratori ed alle giornate di IMA. Tali integrazioni sono state inserite nell'appendice di aggiornamento al 31/12/2021. Il documento finale, relativo al triennio 2022-2024, con i dati al 31/12/2020, nonché il suo aggiornamento al 31/12/2021, con la condivisione dalle OOSS, è stato sottoposto alla valutazione delle Commissioni Consultive di Salerno e di Napoli ed al Comitato di Gestione che hanno espresso il loro parere favorevole, rispettivamente, con:

1. la delibera n. 06 del 20.09.2022 della Commissione consultiva di Salerno;
2. la delibera n. 04 del 21.09.2022 della Commissione consultiva di Napoli;
3. la delibera n. 54 del 22.09.2022 del Comitato di gestione.

Atteso che nel porto di Castellammare di Stabia non opera alcuna impresa ex art. 16 o 17, sono stati raccolti ed elaborati i dati delle imprese operanti nei soli porti di Napoli e Salerno.

Nelle tabelle che seguono sono riportati sia i dati relativi a ciascuno dei due porti campani sia i dati aggregati relativi al Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale nel suo insieme onde dare la giusta dimensione di quale sia l'effettiva consistenza del lavoro portuale in Regione Campania.

ADSP MTC – ANNO 2022 - GLI OCCUPATI NELLE IMPRESE AUTORIZZATE EX ARTT. 16 E 17 NEI PORTI DI NAPOLI E SALERNO

	AdSP MTC - 2022				AdSP MTC - Sede Napoli - 2022				AdSP MTC - Sede Salerno - 2022			
	Totale Autorizzazioni		Totale Lavoratori occupati		Totale Autorizzazioni		Totale Lavoratori occupati		Totale Autorizzazioni		Totale Lavoratori occupati	
Tipologia di attività	**N.**	**%**	**N.**	**%**	**N.**	**%**	**N.**	**%**	**N.**	**%**	**N.**	**%**
Art.16 Operazioni portuali	19	65,5%	878	74,5%	10	62,5%	486	77,5%	9	69,2%	392	71,1%
Art.16 Servizi portuali	8	27,6%	119	10,1%	5	31,3%	79	12,6%	3	23,1%	40	7,3%
Art.17 Fornitura lavoro portuale temporaneo	1	6,9%	181	15,4%	1	6,2%	62	9,9%	1	7,7%	119	21,6%
Totali	**29**	100,00%	**1.178**	100,00%	**16**	100,00%	**627**	100,00%	**13**	100,00%	**551**	100,00%

Su nove imprese autorizzate ad effettuare operazioni portuali, una (Cartour srl) è stata autorizzata all'autoproduzione, tre (Logiport S.p.A., Salerno Container Terminal S.p.A. e Salerno Impresa Compagnia Portuale s.a.s. di Sacam s.r.l.) sono state autorizzate ad operare anche nel settore dei servizi portuali. Nella voce "Art.16 servizi portuali" della tabella viene riportato il personale delle n. 3 imprese autorizzate a svolgere unicamente servizi portuali in quanto il personale delle 3 imprese che svolgono sia operazioni che servizi portuali è già riportato nella voce "Art.16 operazioni portuali".

Per quanto concerne le ipotesi inerenti i piani di intervento, si segnala la Delibera presidenziale n. 122/2020. Con tale provvedimento è stato istituito il Registro dei lavoratori portuali in stato di disoccupazione nei porti della AdSP MTC, quando tale condizione derivi da:

- licenziamento collettivo ai sensi della legge n. 223 del 23 luglio 1991 e ss.mm.ii. ove applicabile;
- licenziamenti individuali per giustificato motivo oggettivo (crisi aziendale).

Alla fine del 2022 sono stati avviate le attività del procedimento di aggiornamento del registro che sono terminate agli inizi del 2023 con la pubblicazione dell'avviso pubblico per l'aggiornamento del registro.

Nelle procedure amministrative per il rilascio di beni demaniali, che prevedano criteri selettivi concernenti l'incremento occupazionale, conformemente al regolamento Demanio marittimo approvato con delibera presidenziale n. 358/2018, i concorrenti potranno attingere al suddetto registro per l'assunzione di personale aggiuntivo da destinare alla iniziativa proposta.

Il Registro è tenuto dall'Ente ed è suddiviso per categorie:

- Categoria A Lavoratori disoccupati già occupati diretti di Imprese ex art. 16 17 e 18 1. 84/94;

- Categoria B Lavoratori disoccupati già occupati diretti di Operatori economici ex art. 36 codice della navigazione e della cantieristica.

Si evidenzia, inoltre, che l'aggiornamento del Piano è stato utilizzato anche al fine di raccogliere informazioni e dati per la successiva ed eventuale adozione dei previsti piani operativi di intervento per il lavoro portuale, di cui all'art. 8 c. 3 bis della legge 84/94, finalizzati a qualsiasi intervento posto in essere dall'AdSP nell'attività di formazione professionale per la riqualificazione, la riconversione o la ricollocazione del lavoratore portuale in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale. L'implementazione del portale del lavoro portuale potrà facilitare l'attuazione di tali misure.

Per il Porto di Salerno, nell'anno 2022, i dati d'impiego del personale fanno registrare un lieve incremento (+11 unità, pari al +2%). Tale incremento ha interessato la principale impresa autorizzata ad effettuare operazioni portuali nel settore container.

Sostanzialmente invariato il numero dei lavoratori nelle imprese autorizzate a svolgere servizi portuali nei porti di Napoli e Salerno e nell'impresa autorizzata a fornire manodopera temporanea nel porto di Salerno. Una lieve flessione (- 3 unità, pari al -4,6%) si registrata, invece, nella dotazione organica della Culp di Napoli.

3.1.2 Notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi e su eventuali nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni

ART.16 OPERAZIONI PORTUALI L.N.84/94

Con ordinanza n. 01 del 2019 dell'Autorità del Sistema Portuale MTC è stato emanato il nuovo Regolamento per la disciplina coordinata dell'art 16 L. 84/94 operazioni e servizi portuali, con lo scopo di uniformare le procedure e la regolamentazione della materia nei porti di giurisdizione (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia).

Nel corso del 2022, atteso che le procedure di calcolo del canone ex art. 16 per operazioni portuali vigenti nei porti di Napoli e Salerno erano ancora differenti (nel porto di Castellammare all'attualità non operano imprese portuali ex art. 16 e 17 l. 84/94), il Comitato Portuale, sentite Commissioni consultive di Napoli e Salerno, ha approvato un documento di carattere generale volto all'individuazione di un univoca metodologia di calcolo dei canoni per operazioni portuali nei porti di competenza.

PORTO DI NAPOLI

Nell'anno 2022, il numero di autorizzazioni rilasciate per lo svolgimento delle operazioni portuali, risulta invariato (Anno 2021 n. 10 – Anno 2022 n. 10). Nella tabella che segue sono riportati i dati delle autorizzazioni vigenti nello scalo partenopeo:

	Nominativo	Art.18 l.n.84/94	Oggetto	Durata	Autorizzazione
1	**Co.na.te.co. s.p.a.**	X	operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimentazione conto terzi terminal contenitori	Dal 01.01.2020 al 23.03.2027	N.6/2020 Reg. Prot. n.39
2	**Magazzini Generali Silos e Frigoriferi s.p.a.**	X	operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimentazione conto terzi terminal contenitori e merce varia	Dal 01.01.2020 al 31.12.2035	N.12/2020 Reg. prot. n. 45
3	**So.te.co. s.r.l.**	X	operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimentazione	Dal 01.01.2020 al 02.04.2027	N.10/2020 Reg prot. n. 43

			conto terzi terminal contenitori e merce varia tipologicamente movimentata da navi Ro-Ro e Lo-Lo		
4	**Terminal Flavio Gioia s.p.a.**	X	operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimentazione conto terzi terminal contenitori e merce varia	Dal 01.01.2020 al 11.11.2028	N.3/2020 Reg prot n. 30
5	**G.N.V. spa**	X	operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimentazione conto terzi terminal Ro-Ro merce varia	Dal 01.01.2020 al 12.06.2026	N.8/2020 Reg. prot. n. 41
6	**Terminal Traghetti Napoli s.r.l.**	X	operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimentazione conto terzi terminal Ro-Ro merce varia	Dal 01.01.2020 al 13.04.2027	N.11/2020 Reg. prot. n. 44
7	**Compagnia Marittima Meridionale s.r.l.**	X*	Deposito merci	Dal 01.01.2022 al 31.12.2022	Attestazione di proroga N.9/2022 Reg. prot.n. 367
8	**Logistica Portuale s.r.l.**	X	Operazioni portuali di deposito per l'attività di riempimento e svuotamento contenitori	Dal 01.01.2022 al 31.12.2023;	Autorizzazione n.2/2022 Reg. prot.n.307
9	**De Luca & C. Impresa Marittima s.r.l.**	/	operazioni portuali di carico, scarico, movimentazione di merce varia conto terzi riferita a navi Ro-Ro e al ciclo general cargo	Dal 01.01.2020 al 31.12.2023	- N.7/2020 Reg. prot. n. 40: - N.19/2020,reg,prot.86
10	**Klingenberg Group s.r.l.**	/	operazioni portuali di carico, scarico, movimentazione di merce varia conto terzi	Dal 01.01.2020 al 31.12.2023	N.9/2020 Reg prot. n. 42

* *vedi nota a pag. 9.*

Nel 2022, con delibera della Commissione Consultiva n.4 del 21.09.2022, è stato approvato un documento volto ad individuare le misure idonee da adottare per la ricollocazione del personale in "esubero" per effetto di processi di riorganizzazione, ristrutturazione o crisi aziendale. Il succitato documento ha, altresì, individuato i criteri di individuazione del numero massimo di autorizzazioni da rilasciare - ex art.16, co.7 L.N.84/94 e art.5, co.1 del D.M. n.585/95 -, che devono tener conto dell'esigenze di funzionalità del porto, del traffico e degli aspetti occupazionali, garantendo, comunque, il massimo della concorrenza nel settore e avendo in considerazione le procedure già avviate a numero massimo vigente.

Con particolare riguardo agli aspetti occupazionali, è stato deliberato di inserire nelle ordinanze annuali di cui al citato art.5 DM n.585/95 una specifica clausola che preveda, ai fini della selezione dell'impresa da autorizzare, l'attribuzione di una premialità, all'impresa che proponga l'assorbimento di personale in esubero iscritto nel registro dei lavoratori portuali in stato di disoccupazione istituito con Delibera Presidenziale

n.122/2020. Con successiva ordinanza n.67 del 07.10.2022, ai sensi degli art.5 del D.M. n.585/95 e art.3 del D.M. è stato avviato l'iter amministrativo per la presentazione delle istanze volte al rilascio dell'autorizzazione ex art.16 L.n.84/94.

PORTO DI SALERNO

L'AdSP ha avviato, nel corso del 2021, l'iter procedimentale per il rilascio o il rinnovo delle autorizzazioni ex art.16, co.1, l.n.84/94 per operazioni portuali. In applicazione del Regolamento approvato con la citata Ordinanza Presidenziale n. 01/2019, si è avviata la procedura ad evidenza pubblica per uniformare la durata delle autorizzazioni relative alle operazioni portuali a quella delle concessioni.

In particolare, secondo quanto previsto da tale ordinanza, sono state avviate le procedure di adeguamento della durata delle autorizzazioni per operazioni portuali alla durata delle concessioni ex art. 18 l. 84/94. Infatti, come previsto dalla normativa di riferimento (art.16 comma 6 l. n. 84/94), recepita nel Regolamento di questa AdSP (art. 7 comma 1), il rilascio delle autorizzazioni correlate agli atti rilasciati ex art 18 L. 84/94 deve coprire un arco temporale il cui termine coincida con quello degli atti concessori.

Nella tabella che segue sono riportate le autorizzazioni rilasciate, l'attività autorizzata, la durata dell'autorizzazione e gli estremi dell'atto autorizzativo.

N.	Denominazione	Oggetto	Durata	Autorizzazione
1	**Salerno Impresa Compagnia Portuale sas di Sacam s.r.l.**	Attività di carico/scarico, movimentazione, deposito in terminal o in aree a rotazione Settore: merci varie Per tale società è stata eseguita autonoma procedura per l'esame congiunto dell'autorizzazione ex art. 16 e concessione ex art. 18 l. 84/94	01/01/2022 31/12/2025	Aut.n. 08 del 2022
2	**Logiport S.p.A. (già Grimaldi Euromed S.c.p.A.)**	Attività di carico/scarico – movimentazione – deposito in terminal o in aree a rotazione Settori: rotabili e autostrade del mare	01/01/2022 31/12/2023	Aut. n. 15 del 2022
3	**Salerno Container Terminal S.p.A.**	Attività di carico/scarico – movimentazione – deposito in terminal o in aree a rotazione Settori: merci varie, contenitori, rotabili e autostrade del mare. Per tale società è stata seguita autonoma procedura per l'esame congiunto dell'autorizzazione ex art 16 e concessione ex art.18 l. 84/94	01/01/2022 31/12/2039	Aut. n. 03 del 2022
4	**Magazzini Generali s.r.l.**	Attività di movimentazione e di deposito in terminal o in aree a rotazione Settore: merci varie	01/01/2022 31/12/2023	Aut. n. 22 del 2022
5	**Dr. Cap. Nicola De Cesare s.a.s.**	Attività di carico /scarico- movimentazione – deposito in terminal o in aree a rotazione Settori: merci varie (compresa l'attività di riempimento /svuotamento contenitori) e autostrade del mare limitatamente ai passeggeri	01/01/2022 31/12/2023	Aut. n.14 del 2022
6	**Amoruso Giuseppe S.p.A.**	Attività di carico/scarico - movimentazione - deposito in terminal o in aree a rotazione Settori: merci varie (compresa l'attività di riempimento /svuotamento contenitori – anche refrigerati - in area	01/01/2022 31/12/2023	Aut.n. 18 del 2022

		in concessione o in aree a rotazione), contenitori, rotabili, Autostrade del mare		
7	**Vitale Luigi & C. s.r.l.**	Attività di carico/scarico, movimentazione, deposito in terminal o in aree a rotazione Settori: merci varie, rotabili (solo carico e scarico di container pieni e vuoti da navi ro-ro)	01/01/2022 31/12/2023	Aut. n. 16 del 2022
8	**Terminal Frutta Salerno s.r.l.**	Attività di carico /scarico, movimentazione, deposito in terminali o in aree a rotazione Settore: merci varie	01/01/2022 31/12/2023	Aut. n. 17 del 2022
9	**Cartour s.r.l.**	Attività di rizzaggio e derizzaggio in autoproduzione Settori: autostrade del mare e passeggeri	01/01/2022 29/06/2022 Proroga[1]	Aut. n. 13 del 2021

L'attività istruttoria delle istanze di conformazione è stata svolta procedendo alla pubblicazione delle stesse, mediante avviso pubblico, e, ai sensi dell'art. 9 dell'ordinanza n.01/2019, alla verifica della completezza dei documenti depositati dalle Imprese istanti nonché alle verifiche relative alla veridicità di quanto dichiarato nelle attestazioni rese in autocertificazione (ex art. 71 D.P.R. n. 445/2000), con l'eventuale richiesta di integrazione documentale.

Nel corso del 2022, la Amoruso Giuseppe S.p.A. ha ceduto il ramo di azienda relativo all'attività di terminal container alla Salerno Container Terminal S.p.A. con contestuale subingresso di quest'ultima nella concessione n. 2/2017 (ed atto integrativo n. 10/2017) ex artt. 16 e 18 L. 84/94 intestata alla Amoruso Giuseppe S.p.A..

Non si segnalano particolari criticità.

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

Per quanto riguarda il porto di Castellammare di Stabia non risulta essere stata rilasciata alcuna autorizzazione.

ART.16 SERVIZI PORTUALI L.N.84/94

Con gli artt. 15 e seguenti della citata ordinanza n. 01/2019, vengono individuati i servizi portuali che è possibile svolgere nel porto di Salerno e la procedura per il rilascio delle relative autorizzazioni.

I servizi individuati sono i seguenti:

- controllo di qualità delle merci;
- pesatura;
- riparazione e manutenzione contenitori;
- pulizia e lavaggio contenitori;
- imballaggio e disimballaggio delle merci;
- trasporto di lavoratori portuali all'interno del porto commerciale, limitatamente al settore dei rotabili non accompagnati.

Quest'ultimo servizio è connesso alla esigenza che i lavoratori portuali, impegnati nella movimentazione di rotabili non accompagnati, vengano riaccompagnati al punto di riunione; quanto precede al fine di accelerare e rendere più veloci le operazioni.

[1] Proroga ai sensi dell'art.3 D.L.7/10/2020, n.125, coordinato con legge di conversione 27/11/20 n. 159.

A seguito dell'ordinanza n. 04 del 2019, è stato individuato il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare.

PORTO DI NAPOLI

Nell'anno 2022, il numero di autorizzazioni rilasciate per lo svolgimento delle operazioni portuali, risulta invariato (Anno 2021 n. 5 – Anno 2022 n. 5). Nella tabella che segue sono riportati i dati delle autorizzazioni vigenti nello scalo partenopeo:

	Società	Oggetto	Durata	Autorizzazione
1	**Acampora A.D. s.r.l.**	Servizio di riempimento e svuotamento anche parziale di contenitori solo riferiti ad esigenze di controllo doganale, sanitario, veterinario	01.01.2019-31.12.2022	N.5/2019 Reg. prot. n.12
2	**Genpa s.a.s**	Servizio di conteggio, separazione, marcatura, campionatura e misurazione della merce	01.01.2019-31.12.2022	N.3/2019 Reg. prot. n.7
3	**R.G.L. Logistics srl**	Servizio riempimento e svuotamento anche parziale di contenitori solo riferiti ad esigenze di controllo doganale, sanitario, veterinario	01.01.2022-31.12.2024	N.3/2022 Reg. prot. n.309
4	**Turi Transport s.r.l.**	Servizio di movimentazione di contenitori solo riferiti ad esigenze di controllo doganale, sanitario, veterinario	01.01.2019-31.12.2022	N.2/2019 Reg. prot. n. 4
5	**World Logistic s.r.l.**	Servizio di movimentazione, riempimento e svuotamento anche parziale di contenitori solo riferiti ad esigenze di controllo doganale, sanitario, veterinario	01.01.2019-31.12.2022	N.1/2019 Reg. prot. n. 2

PORTO DI SALERNO

Alla data del 31/12/2022 erano in corso di validità n. 6 autorizzazioni per lo svolgimento ex art.16 dei servizi portuali L.n.84/94, di cui una per attività da svolgersi in conto proprio. Nella tabella che segue sono riportati i dati delle suddette autorizzazioni:

	Società	Oggetto	Durata	Autorizzazione
1	**Logiport S.p.A.**	Trasporto lavoratori all'interno del porto in c/proprio	01/01/2019 31/12/2022	Aut. n. 12 del 2019 Aut. di subingresso n. 01 del 2021
2	**OCS ITALIA SAS**	Controllo di qualità delle merci	01/01/2019 31/12/2022	Aut. n. 10 del 2019
3	**Salerno Recycling s.r.l.**	Riparazione e manutenzione contenitori; Pulizia e lavaggio contenitori, Imballaggio e disimballaggio delle merci	01/01/2019 31/12/2022	Aut. n. 11 del 2019
4	**SO. CO. FA. SA Onlus cooperativa**	Controllo qualità delle merci; Pulizia e Lavaggio contenitori; imballaggio e disimballaggio delle merci	01/01/2019 31/12/2022	Aut. n. 14 del 2019
5	**Salerno Container Terminal S.p.A.**	Riparazione e manutenzione contenitori; Pulizia e lavaggio contenitori; Imballaggio,	01/01/2019 31/12/2022	Aut. n. 08 del 2019 – Aut. Di sub-

		disimballaggio e connessa cernita delle merci Servizio di pesatura		ingresso n. 03 del 2021
6	**Salerno Impresa Compagnia Portuale s.r.l.**	Servizio di pesatura	01/01/2021 31/12/2021 Prorogata al 31/12/2022	Aut. n. 23 del 2021

Non si segnalano particolari criticità.

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

Per quanto riguarda il porto di Castellammare di Stabia non risulta essere stata rilasciata alcuna autorizzazione.

CONCESSIONI D.M. EX ART.18 L.N.84/94

L'uso delle aree e dei beni demaniali e le procedure afferenti ai relativi titoli concessori nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, e nelle relative circoscrizioni è disciplinato dal Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale reso esecutivo con delibera presidenziale n.358 del 19.11.2018. Il suddetto Regolamento ha recepito le direttive impartite dal MIT, in particolare, nella Circolare n. 3087 del 05.02.2018 nonché dall'A.R.T. nella delibera n.57 del 30.05.2018 con la quale sono state approvate le "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione" ed è in armonia con pareri e segnalazioni emanati dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

PORTO DI NAPOLI

Nel Porto di Napoli nel 2022 non risultano rilasciate nuove concessioni d.m. ai sensi dell'art.18 della L.n.84/94. Il numero di concessioni rilasciate è pari a 9. La società Garolla s.r.l., in virtù della previsione di cui al co.7/bis dell'art.16 della L.n.84/94, non risulta titolare di autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali.

Nella tabella che segue si riportano gli atti concessori in essere al 2022:

	Nominativo	Concessione d.m. ex art.18 L.n.84/94	Destinazione/scopo	Modalità di affidamento
1	**Co.na.te.co. s.p.a.**	Atto n. 140, rep.n.5819/2008- atto pluriennale vigenza dal 24.03.1997 al 23.03.2027	Terminal contenitori	Istanza di parte
2	**Magazzini Generali Silos e Frigoriferi s.p.a.**	Atto n.127, rep. 4637/2006- atto pluriennale vigenza dall'01.01.2006 al 31.12.2035;	Terminal per il traffico forestale, di merci varie in colli o alla rinfusa e contenitori	Istanza di parte
		Atto n. 128,rep.n.4638/2006 - atto pluriennale vigenza dall'01.01.2006 al 31.12.2035;	Terminal per il traffico di cereali e sfarinati	Istanza di parte
3	**So.te.co. s.r.l.**	Atto n. 146, rep.n.6575/2011- atto pluriennale vigenza dal 03.04.1997 al 02.04.2027	Terminal contenitori e merce varia tipologicamente movimentate da navi Ro-Ro e Lo-Lo.	Istanza di parte
4	**Terminal Flavio Gioia s.p.a.**	Atto n. 131, rep.n.5135/2007 – atto pluriennale vigenza dal 12.11.1998 al 11.11.2028	Terminal contenitori e merce varia	Istanza di parte

5	**G.N.V. s.p.a.**	Atto n. 145, rep.n.6538- atto pluriennale vigenza dal 13.06.2011 al 12.06.2026; Atto di subingresso n.78, rep.n.8167 del 27.09.2017	Terminal cabotiero di merci e passeggeri a servizio delle proprie linee	Istanza di parte
6	**Terminal Traghetti Napoli s.r.l.**	Atto n.141, rep.n.6052/2010 – atto pluriennale vigenza dal 14.04.1997 al 13.04.2027	Terminal Ro-Ro per il traffico di merci, veicoli e passeggeri relativo ai traghetti della Tirrenia (Cin) e di altri armatori per lo svolgimento delle operazioni portuali di carico/scarico e deposito rotabili e mezzi provenienti e/o destinati a navi Ro/Ro di merci varie nonché le operazioni portuali inerenti l'imbarco, lo sbarco e quant'altro possa riguardare il traffico passeggeri.	Istanza di parte
7	**Logistica Portuale s.r.l.**	Atto n.40, reg.prot.n308/2022	Per lo svolgimento di attività di carattere doganale relativa ad operazioni portuali in genere	Istanza di parte
8	**Compagnia Marittima Meridionale****	LIC N. 94/2022, Reg.prot.343 - scad. 31.12.2022 - Proroga ex D.L. 146/2021 conv. L.n.215/2021	Terminal per le attività di deposito merci	Istanza di parte
9	**Garolla s.r.l.**	atto formale trentennale n.133 del 18/12/07 – vigenza dal 01.01.2006 al 31.12.2035	Deposito costiero di prodotti liquidi alla rinfusa categoria G e di prodotti non derivati	Istanza di parte

** *in corso di valutazione art.36 cod. nav. per cambio di destinazione d'uso*

PORTO DI SALERNO

Le concessioni sono conformi alla Delibera del Comitato di Gestione n. 65/2020, con cui è stato approvato il POT 2020-2022 che, in un'ottica di razionalizzazione delle aree operative – anche in funzione dell'implementazione delle misure di sicurezza - ha delineato l'assetto dei terminal in porto e delle altre concessioni finalizzate ad attività commerciali. Le disposizioni contenute in tale documento sono state completamente attuate mediante i relativi atti consequenziali.

Nel Porto di Salerno risultano rilasciate le seguenti concessioni demaniali marittime: 18

	Nominativo	Concessione d.m. ex art.18 L.n.84/94	Durata	Destinazione/scopo	Modalità di affidamento
1	**Magazzini Generali s.r.l.**	Atto n. 01/2017	01/01/2015 03/08/2029	Terminal Merci Varie	Istanza di parte
2	**Dr. Cap. Nicola De Cesare s.a.s.**	Atto n. 13/2015 Atto di proroga ex d.l. 34/20 n. 156/2022	01/01/2015 31/12/2024	Terminal Merci Varie	Istanza di parte
3	**Vitale Luigi s.r.l.**	Atto n. 19/2015 Rep.589	01/01/2015	Terminal Merci Varie	Istanza di parte

		Atto di proroga ex d.l. 34/20	31/12/2024		
4	**Amoruso Giuseppe S.p.A.***	Atto n. 04/2017 Rep. 634 Atto di proroga ex d.l. 34/20	01/01/2015 31/12/2024	Terminal Merci Varie	Istanza di parte
		Atto n. 01/2017 Rep.631 Atto di proroga ex d.l. 34/20	01/01/2015 31/12/2024	Terminal Merci Varie	Istanza di parte
		Atto n. 02/2017 Rep.632 Atto di proroga ex d.l. 34/20 * 8) A far data dal 20.10.22 la Salerno Container Terminal è subentrata alla Amoruso nella concessione n. 2/2017 – Atto di Subingresso n. 27/22	01/01/2015 31/12/2024	Terminal Contenitori	Istanza di parte
5	**Terminal Frutta s.r.l.**	Atto n. 01/2017 Rep.631 Atto di proroga ex d.l. 34/20	01/01/2015 31/12/2024	Terminal Merci Varie Refrigerate	Istanza di parte
6	**Salerno Impresa Compagnia Portuale s.a.s. di Sacam s.r.l.**	Atto n.24/2023	01/01/2022 31/12/2025	Terminal Merci Varie	Istanza di parte
7	**Logiport S.p.A.**	Atto n. 17/2015 Rep.592; Atto integrativo n. 12/2017 Rep.652 (già Grimaldi Euromed S.c.p.A.) Atto di proroga ex d.l. 34/20 n. 161/22 Atto di subingresso n. 2 del 2021 nelle concessioni Salerno Auto Terminal s.r.l. (Atto n. 18/2015 Rep.590 Atto integrativo n. 14/2017 Rep.644) Atto n. 16/2015 Rep.591 11) Atto integrativo n. 13/2017 Rep.643 Atto di proroga ex d.l. 34/20 n. 160	01/01/2015 31/12/2024	Terminal Ro-Ro	Istanza di parte
		Atto n. 110/2022 e n. 25/2023	01/01/2015	Terminal Ro-Ro Rotabili	Istanza di parte

			31/12/2024 1/01/2022 31/12/2024		Istanza di parte
8	**Salerno Container Terminal S.p.A.**	Atto n. 04/2016 Rep.597 Atto integrativo n. 07/2017 Rep.637 Atto di proroga ex d.l. 34/20 n. 159/22 Atto n. 29/2022	01/01/2015 31/12/2024; 14/03/2022 31/12/2039	Terminal Autostrade del Mare Terminal Contenitori	Istanza di parte Istanza di parte

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

Per quanto riguarda il porto di Castellammare di Stabia non sono state rilasciate concessioni d.m. ex art.18 L.n.84/94.

ART.17 FORNITURA DEL LAVORO PORTUALE TEMPORANEO L.N.84/94

PORTO DI NAPOLI

Con procedura ad evidenza pubblica comunitaria – pubblicata su G.U.R.I n. 126 del 28.10.2022, G.U.E. OJ/S S206 del 25.10.2022, e sui quotidiani a diffusione nazionale La Repubblica del 19.11.2022, Il Roma del 15.11.2022 e quotidiani a diffusione locale La Repubblica ed. Napoli del 16.11.2022 e Il Fatto Quotidiano del 15.11.2022 – questa Amministrazione ha indetto la gara per l'individuazione dell'impresa da autorizzare ai sensi dell'art. 17 L. 84/94 e ss.mm.ii. che, a seguito dei lavori svolti dalla Commissione Giudicatrice nelle sedute pubbliche del 17 e 19 gennaio 2023 e nella seduta riservata del 17 gennaio 2023, si è conclusa con l'aggiudicazione, giusta delibera presidenziale del 07.02.2023 n. 31, alla Società Coop. Compagnia Unica Lavoratori Portuali C.U.L.P. a.r.l.

All'attualità sono in corso le successive attività amministrative ai fini del rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 17, L. n. 84/94 e ss.mm.ii. alla fornitura, in via esclusiva, di lavoro portuale temporaneo da svolgersi nel Porto di Napoli.

La pianta organica, sottoposta anche alle valutazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevede una dotazione complessiva di n. 58 unità di pool di manodopera, salvo la possibilità di ricorrere alle prestazioni di somministrazione di società all'uopo individuate (nel caso di specie la "Intempo" s.r.l.).

PORTO DI SALERNO

A seguito di procedure selettive ad evidenza pubblica comunitaria, la Cooperativa Unica Lavoratori del Porto "Flavio Gioia" s.c.r.l. è stata individuata quale soggetto idoneo alla prestazione di manodopera temporanea di lavoro portuale e, con autorizzazione n. 12/2015 rep.n. 576, è stato perfezionato il formale rilascio del titolo per un periodo decennale (fino al 30/06/2025).

La pianta organica, sottoposta anche alle valutazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevede una dotazione complessiva di n. 104 unità di Pool di manodopera, salvo la possibilità di ricorrere alle prestazioni di somministrazione di società all'uopo individuate (nel caso di specie la "Intempo" srl).

Con l'entrata in vigore del D.L. n.34 del 19.05.2020 recante "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19", conv. in L. n. 77/20 ed, in particolare, dell'art.199, co.2, questa Amministrazione ha prorogato di due anni, dal 30/06/2025 al 30/06/2027, l'autorizzazione alla C.U.L.P. s.c.a.r.l..

Riguardo alla fornitura di manodopera temporanea, si segnala una lieve contrazione nei turni di lavoro rispetto al 2021. Nella tabella che segue viene riportato il dettaglio dei turni di lavoro della Culp Flavio Gioia, suddiviso per categoria merceologica:

	Contenitori	Autostrade del mare	Rotabili (auto nuove)	Merci varie	Totali
Anno 2021	1.189	2.761	10.601	5.182	19.733
Anno 2022	1.308	2.801	8.966	6.457	19.532
Variazione numerica	119	40	-1.635	1.275	-201
Variazione %	10,0%	1,4%	-15,4%	24,6%	-1,0%

La tabella seguente pone a confronto il numero dei turni di lavoro degli ultimi due anni distinguendo tra quelli effettuati dai lavoratori dipendenti (comprensivi di eventuale straordinario) e quelli effettuati dai lavoratori somministrati.

	Turni dei lavoratori dipendenti	Turni dei lavoratori somministrati	Totale turni
Anno 2021	17.246	2.487	19.733
Anno 2022	17.524	2.008	19.532
Variazione numerica	278	-479	-201
Variazione %	+1,61%	-19,26%	-1,0%

I dati riportati nelle due tabelle precedenti mostrano, complessivamente, una riduzione di 201 turni su base annua pari a – 1,0%. La perdita di turni di lavoro nel settore rotabili è stata compensata da un sensibile incremento nel settore merci varie ed ha interessato i lavoratori somministrati.

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

Per quanto riguarda il porto di Castellammare di Stabia non risulta essere stata rilasciata alcuna autorizzazione.

3.1.3 Notizie in merito all'applicazione art. 199 comma 1 lett. b) del D.L. 34/2020, conv. In l. 77/2020

Il decreto legge 19/05/2020 n. 34 c.d. D.L. "Rilancio", all'art. 199 1 comma lett. b), ha previsto, per le Imprese ex art 17 l.84/94, l'autorizzazione " … a corrispondere, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n.84, un contributo, nel limite massimo di 2 milioni di euro per l'anno 2020, pari ad euro 60 per ogni dipendente e in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza COVID-19. Tale contributo è erogato dalla stessa Autorità di sistema portuale …." .

La legge n. 77/2020 di conversione del suddetto D.L. ne ha modificato la portata, elevando da 60 a 90 euro l'importo del contributo giornaliero da corrispondere.

L'art. 10 comma 3 art. 10, comma 3-sexies, lett. a), e b), D.L. 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla L. 25 febbraio 2022, n. 15, secondo cui "All'articolo 199, comma 1, lettera b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, le parole: «e di 4 milioni di euro per l'anno 2021» sono sostituite dalle seguenti: «, di 4 milioni di euro per l'anno 2021 e di 2 milioni di euro per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 30 giugno 2022»;

b) al terzo periodo, le parole: «Fino a concorrenza del limite di spesa di 4 milioni di euro previsto» sono sostituite dalle seguenti: «Fino a concorrenza dei limiti di spesa previsti»."

ha prorogato il contributo de quo fino al 30/06/2022.

Per il periodo gennaio – giugno 2022 sono maturati contributi per € 158.670, di cui € 50.760 alla Culp Flavio Gioia di Salerno ed € 107.910 alla CULP di Napoli. A tal fine sono state assunte le delibere n. 270 del 06.09.2022 e n. 334 del 08.11.2022.

3.1.4 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'art. 17

PORTO DI NAPOLI

In merito alle attività di formazione di cui al comma 8 art. 17 si comunica che l'impresa autorizzata, nelle more della definizione del procedimento di cui all'art. 17, co. 15 bis della L. 84/94, non ha effettuato attività di formazione professionale.

PORTO DI SALERNO

In merito alle attività di formazione di cui al comma 8 art. 17, l'impresa autorizzata ha effettuato attività di formazione professionale a n. 70 lavoratori in organico impiegati in varie mansioni o vari ruoli.

Le azioni di formazione compiute, sia co-finanziate con Fondo Impresa che interamente a carico della cooperativa, sono state attuate per le seguenti mansioni e materie:

Corso e/o materia trattata	N.	Mansione	Titolo conseguito
Corso Sicurezza sui luoghi di lavoro	1	Rappresentante dei lavoratori per la Sicurezza	Aggiornamento professionale
Corso di primo soccorso con l'impiego di defibrillatore	13	Operaio/addetto	Attestato
Corso di sicurezza sui luoghi di lavoro	31	Operaio	Aggiornamento professionale
Corso sul lavoro portuale	4	Mafista	Aggiornamento professionale
Corso sul lavoro portuale	7	Carrellista	Aggiornamento professionale
Corso sul lavoro portuale	5	Carrellista	Attestato
Corso di primo soccorso	1	Impiegato	Attestato

Corso di primo soccorso	3	Addetti	Attestato
Corso di primo soccorso	5	Operai	Attestato
Totale corsi di formazione svolti	70	//	//

L'AdSP, in attuazione di un protocollo d'intesa siglato dalla cessata Autorità portuale di Salerno presso la Prefettura di Salerno, con le parti sociali e con gli altri Enti operanti in porto, ha provveduto nel corso degli anni ad organizzare corsi di formazione sulla sicurezza portuale, al fine di incrementare il livello di formazione dei lavoratori portuali.

3.1.5 Notizie in merito all'attività all'applicazione del comma 15 bis dell'art. 17

PORTO DI NAPOLI

Nel corso del 2022, si sono conclusi i lavori della Commissione interna istituita, con ordine di servizio n. 38 del 15.09.2021, per la valutazione del piano di risanamento presentato dalla Società Coop. Compagnia Unica Lavoratori Portuali ai fini dell'attivazione delle previsioni di cui al co.15/bis dell'art.17 della L. 84/94.

Con provvedimento Presidenziale del 28.11.2022, acquisito al prot. generale AdSP n. 29031, questa Amministrazione ha accolto le istanze in merito alle misure relative:

1. all'erogazione di un contributo economico finalizzato a finanziare interventi di formazione e riqualificazione professionale del personale impiegato;
2. all'erogazione di un contributo economico finalizzato alla misura relativa all'isopensione in quanto compatibile con il quadro normativo vigente.

All'attualità con delibera presidenziale n. 68 del 29.03.2023, si sta procedendo all'erogazione del contributo di cui al punto 2.

PORTO DI SALERNO

Allo stato attuale non si è avuta nessuna ipotesi applicativa del comma 15 bis art. 17 Legge 84/94

3.2 Servizi di interesse generale

SERVIZIO DI PULIZIA (PORTI DI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE DI STABIA)

1. **PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA**: Con riferimento al servizio di pulizia, raccolta, trasporto e conferimento in impianti autorizzati dei rifiuti derivanti dall'ambito circoscrizione territoriale portuale (Napoli e Castellammare di Stabia), compresi specchi acquei, nonché alla gestione del servizio di pulizia dei servizi igienici al molo Beverello e Sannazzaro, si rappresenta che l'iter di affidamento del servizio è stato avviato prima dell'entrata in vigore della modifica alla legge di riforma portuale (nonché dell'emanazione della circolare MIT prot. 140251 del 17.4.18) e portato avanti per soluzione di continuità al fine di fornire opportunamente il servizio ritenuto di interesse generale alla collettività portuale.

   Con delibera presidenziale n. 245 del 4.9.18 è stata aggiudicata la "concessione ad un gestore unico del servizio di pulizia, raccolta, trasporto e conferimento in impianti autorizzati dei rifiuti derivanti dall'ambito circoscrizione territoriale portuale (Napoli e Castellammare di Stabia) (compresi specchi acquei) nonché la gestione del servizio di pulizia dei servizi igienici al molo Beverello e Sannazzaro - CIG: 6770971E04" all'impresa Servizi Ecologici Portuali Napoli S.r.l., con

sede in Napoli al Molo Pisacane, ex Officina A.P., interno porto, C.F./P.IVA: 07300830630, verso l'importo complessivo di € 7.709.094,69 (comprendente sia i primi tre anni di servizio nonché la possibilità di rinnovo per altri tre anni dalla data di consegna del servizio), IVA esclusa, distinto in: € 7.692.708,05, per esecuzione del servizio, al netto del ribasso d'asta del 6,11 %; € 16.386,64, per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso;

- in data 3/5/19 è stato stipulato il contratto rep. N. 315 relativo al servizio in argomento;
- con delibera n.149 del 29.04.2022 è stato rinnovato il contratto rep. n. 315 del 03/05/2019 per il triennio 2022-2025 ai medesimi patti e condizioni;

  Per l'anno 2022 i dati della raccolta sono i seguenti:
  Tot. Rifiuti = 717,890 ton
  Rifiuti differenziati: 394,610 ton (54,97%)
  Rifiuti Indifferenziati: 323,280 ton (45,03%)

2. **PORTI DI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE DI STABIA:** Con delibera di aggiudicazione definitiva n.211 del 11.06.2021 veniva affidato il servizio denominato "ACCORDO QUADRO BIENNALE PER IL SERVIZIO DI PULIZIA, RACCOLTA, TRASPORTO E CONFERIMENTO IN IMPIANTI AUTORIZZATI DEI RIFIUTI ABBANDONATI RINVENUTI NELL'AMBITO DELLA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE DI STABIA" - CIG: 8677892704, alla ditta "EMME ECOLOGIA S.R.L." -P.Iva 06354891217, avente sede legale in VIA SEGGIO DEL POPOLO, 22, 80138, NAPOLI. Il valore complessivo dell'Accordo Quadro è di €.213.941,40 comprensivo degli oneri di sicurezza pari ad €.5.200,00 ed €.7.134,20 per costi della manodopera non soggetti a ribasso d'asta, aggiudicato con una offerta di ribasso del 24%.
   - Le attività sono state avviate il 26/07/21 il tempo utile è stabilito in 24 mesi naturali e consecutivi con ultimazione fissata per il 26/07/2023.

3. **PORTO DI SALERNO:**
   - Con delibera n.307 del 28.09.2021 è stato affidato il servizio denominato "Servizio triennale di pulizia degli specchi acquei portuali di Salerno - C.I.G. 8810269FF6", alla Società "TRIRENA di Pietro Testa di Testa Giovanni & C. s.a.s." successivamente denominata in "TRIRENA Srl" , con sede in via Molo 3 Gennaio snc, P. Iva 00777360652, che ha offerto un ribasso del 27,280% per un importo pari a € 346.444,71 oltre € 7.500,00 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, e IVA non imponibile ai sensi dell'art. 9 c.1 e 6 del D.P.R. n. 633/1972;
   - Le attività sono state avviate in data 16/10/21 con ultimazione prevista per il giorno 15/10/2024.
   - Con delibera di aggiudicazione n. 325 del 11.10.2021 è stato affidato il servizio denominato "Servizio triennale di pulizia delle aree portuali di Salerno -CIG: 8689278B09" alla ditta "FURINO ECOLOGIA S.R.L." con sede legale in Napoli (Na) alla Via Cupa Tierzo n. 2 - P.I. 07901860630, che ha offerto un ribasso del 25,129%, per un importo pari ad € 713.395,57, oltre € 9.750,00 per oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso e IVA non imponibile ai sensi dell'art. 9 c.1 e 6 del D.P.R. n. 633/1972;
     - Le attività sono state avviate in data 07/03/2022, con ultimazione prevista al 06/03/2025.

4. MANUTENZIONE ORDINARIA / STRAORDINARIA E INTERVENTI INFRASTRUTTURALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

Nel 2022 sono stati realizzati interventi di manutenzione ordinaria/straordinaria prevalentemente mediante l'attuazione di specifici Accordi Quadro di seguito riportati:

LAVORI DI MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA NELLE AREE DI COMPETENZA DELL'ADSP				
DENOMINAZIONE INTERVENTO	**CUP**	**IMPORTO INTERVENTO**	**FASE DI ATTUAZIONE (PROGETTAZIONE, GARA, ESECUZIONE)**	**% AVANZAMENTO LAVORI**

Accordo Quadro quadriennale lavori di manutenzione delle strutture marittime e dei fondali	G17G19000030006	€ 6.320.000,00	Esecuzione	20%
Accordo Quadro triennale lavori di manutenzione delle infrastrutture, degli immobili e degli impianti	G97G19000090005	€ 3.078.000,00	Esecuzione	23%
Accordo Quadro quadriennale lavori di manutenzione della sede di Napoli dell'AdSP	G66H18000190005	€ 469.000,00	Esecuzione	38%

4.1 Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2022 del programma triennale delle opere pubbliche: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2022, alla data del 31/12/2022 – Compilazione dell'unita scheda

Di seguito si riportano gli interventi ricompresi nell'Elenco Annuale 2022, di cui al Programma Triennale 2022/2024 di questa Autorità di Sistema Portuale, approvato con delibera del Comitato di gestione n. 79 del 26.10.2021.

INTERVENTI RICOMPRESI NELL'ELENCO ANNUALE 2022				
DENOMINAZIONE INTERVENTO	**CUP**	**IMPORTO INTERVENTO**	**FASE DI ATTUAZIONE (PROGETTAZIONE, GARA, ESECUZIONE)**	**% AVANZAMENTO LAVORI**
Porto di Castellammare di Stabia - Messa in sicurezza del Porto di Castellammare di Stabia		€ 35.000.000,00	Intervento stralciato	In attesa di rifinanziamento dell'intervento
LAVORI DI MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA NEI PORTI DI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE DI STABIA		€ 2.000.000,00	Esecuzione	Lavori eseguiti nell'ambito di Accordi Quadro
LAVORI DI MANUTENZIONE EDIFICIO SEDE ADSP (Opere edili, Impianti di climatizzazione, elettrico, ascensore etc.)		€ 100.000,00	Esecuzione	Lavori eseguiti nell'ambito di Accordo Quadro
Porto di Salerno - Intervento di manutenzione straordinaria dell'immobile denominato Casa del Portuale	G61B20000830006	€ 2.500.000,00	Progettazione	0%
Porto di Napoli – Intervento di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli – Recupero e valorizzazione dell'edificio	G61B20000840006	€ 20.100.000,00	Progettazione	0%

ex Magazzini Generali volume esistente.				
Porto di Napoli – Prolungamento e rafforzamento della Diga Duca D'Aosta.	G65F20001560006	€ 150.000.000,00	Progettazione	0%
Porto di Napoli – Completamento della darsena di Levante.	G61B20000830006	€ 20.000.000,00	Progettazione	0%
Porto di Napoli – Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri, alle attività portuali e di collegamento con la città.	G61B20000840006	€ 26.000.000,00	Progettazione	0%
Porto di Salerno - Dragaggio del Porto Commerciale di Salerno e del canale di ingresso – fase 2	G51B21003160006	€ 40.000.000,00	Progettazione	0%
Porto di Napoli – Cold ironing	G51B21003260006	€ 25.000.000,00	Progettazione	0%
Porto di Salerno - Prolungamento del Molo Manfredi	G51B21003170006	€ 15.000.000,00	Progettazione	0%
Porto di Salerno - Consolidamento ed adeguamento funzionali di alcuni moli e banchine	G61B21005650006	€ 40.000.000,00	Progettazione	0%
Porto di Salerno - Smart Green Port – Cold ironing	G59J21005810006	€ 15.000.000,00	Progettazione	0%
Porto di Napoli - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	G67H20002440006	€ 20.000.000,00	Progettazione	0%
Salerno Porta Ovest I Stralcio – Realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale, sistemazione dello svincolo autostradale zona Cerinicchiara, realizzazione di un nuovo collegamento in galleria tra autostrada e porto. Integrazione somme a disposizione	F51B08000600001	€ 10.000.000,00	Esecuzione	78%

4.2 Opere di grande infrastrutturazione: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte – Compilazione dell'unita scheda

Nel 2022 risultano in corsoi/avviati/conclusi i seguenti interventi di grande infrastrutturazione:

OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE				
denominazione intervento	**CUP**	**Costo intervento**	**Fonte di finanziamento**	**stato di attuazione**
Lavori di "Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2.	I64J07000030001	€ 34.430.849,86	Legge 166/2002 - D.M. 26.06.2004 Fondi propri AdSP Legge 388/2000 - D.M. 02/05/2001 Legge n. 296/2006 art. 1 co. 98 Fondi propri AdSP Legge 388/2000 - D.M. 02/05/2001	Lavori in corso
Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del Porto Di Napoli. Nuovo terminal passeggeri alla Calata Beverello - Connessioni porto citta' e riassetto della mobilita'	I61G17000020001 G69J21014060006	€ 23.490.000,00	Fondi PAC-Asse B-Linea Azione 3-4 Fondi propri AdSP	Lavori in corso
Lavori di Adeguamento e ristrutturazione del terminal contenitori del molo di levante Flavio Gioia e Calata Granili.	I69F09000010006	€ 15.653.000,00	Legge 388/2000 - D.M. 02/05/2001	Lavori in corso
Lavori di "Risanamento e messa in sicurezza della banchina n. 33b nel piazzale nord del bacino di carenaggio n. 3"	I63G07000100006	€ 10.932.053,46	Legge n. 296/2006 art. 1 co. 983 Fondi propri AdSP	Lavori ultimati e collaudati
Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane	I69F07000010007	€ 21.400.000,00	Legge 166/2002 - D.M. 26.06.2004 Fondi FSC - Fondi propri AdSP art. 18-bis L. 84/94 Legge n. 296/2006 art. 1 co. 983	Intervento Appaltato. Lavori da avviare
Lavori di "Progettazione esecutiva ed esecuzione lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale".	I61H12000190005	€ 5.800.000,00	art. 18-bis L. 84/94 Fondi propri AdSP	Lavori in corso
Dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli e refluimento dei sedimenti dragati nella cassa di colmata esistente in località Vigliena - 1° lotto	I69F10000000001	€ 6.500.000,00	Legge 388/2000 - D.M. 02/05/2001 Art. 18 bis legge n. 84/94	Lavori ultimati

Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	I67D12000000006	€ 18.000.000,00	POR FESR Campania 2014/2020	Intervento Appaltato. Lavori da avviare
Riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni	I64B12000140006	€ 26.500.000,00	PON Infrastrutture e Reti 2014/2020	Intervento Appaltato. Fallimento impresa affidataria - Scorrimento graduatoria per riaggiudicazione
Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro	I65C12000860006	€ 6.000.000,00	POR FESR Campania 2014/2020	Lavori ultimati
Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena della Marinella	I63J12000820006	€ 30.000.000,00	In attesa di riprogrammazione. POR FESR Campania 2021/2027	Progettazione
Piano di efficientamento energetico del Porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative	I61H12000210006	€ 18.000.000,00	In attesa di riprogrammazione. POR FESR Campania 2021/2027	Progettazione
Prolungamento e rafforzamento della Diga Duca D'Aosta nel Porto di Napoli - integrazione fondi per rafforzamento	I61H12000220006	€ 30.000.000,00	In attesa di riprogrammazione. POR FESR Campania 2021/2027	Progettazione
Escavo dei fondali dell'area orientale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati	I67E12000290007	€ 33.625.324,66	PON Infrastrutture e Reti 2014/2020	Lavori collaudati
Porto di Napoli – Prolungamento e rafforzamento della Diga Duca D'Aosta.	G65F20001560006	€ 150.000.000,00	Fondo Nazionale Complementare al PNRR	Progettazione
Porto di Napoli – Completamento della darsena di Levante.	G61B20000830006	€ 20.000.000,00	Fondo Nazionale Complementare al PNRR	Progettazione
Porto di Napoli – Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri, alle attività portuali e di collegamento con la città.	G61B20000840006	€ 26.000.000,00	Fondo Nazionale Complementare al PNRR	Progettazione
Porto di Salerno - Dragaggio del Porto Commerciale di Salerno e del canale di ingresso – fase 2	G51B21003160006	€ 40 000 000,00	Fondo Nazionale Complementare al PNRR	Progettazione

Porto di Napoli – Cold ironing	G51B21003260006	€ 25.000.000,00	Fondo Nazionale Complementare al PNRR	Progettazione
Porto di Salerno - Prolungamento del Molo Manfredi	G51B21003170006	€ 15.000.000,00	Fondo Nazionale Complementare al PNRR	Progettazione
Porto di Salerno - Consolidamento ed adeguamento funzionali di alcuni moli e banchine	G61B21005650006	€ 40.000.000,00	Fondo Nazionale Complementare al PNRR	Progettazione
Porto di Salerno - Smart Green Port – Cold ironing	G59J21005810006	€ 15.000.000,00	Fondo Nazionale Complementare al PNRR	Progettazione
Porto di Napoli - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	G67H20002440006	€ 20.000.000,00	Fondo Nazionale Complementare al PNRR	Progettazione
Salerno Porta Ovest - Hub portuale di Salerno	F51B08000600001	€ 157.600.000,00	PON Reti e Mobilità 2007-2013 PON IeR 2014-2020 PAC 2014-2020 Fondi dell'Ente Fondo Complementare al PNRR	I lotto: Lavori ultimati II lotto: Lavori in corso (stato d'avanzamento complessivo pari al 78% circa)
Escavo fondali del Porto commerciale	F57D12000000006	€ 38.100.000,00	P.O.N. 2014-2020 Fondi FSC	Lavori conclusi
Modifica imboccatura del Porto commerciale	F59F11000100001	€ 23.000.000,00	P.O.N. 2014-2020 Fondi FSC	Lavori conclusi
Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del Porto commerciale	F54G05000030001	€ 6.330.000,00	L.296/06 c.994 L.84/94 art.6 MS interventi fondi AP L.413/98 Fondi da reperire	Lavori collaudati
Infrastrutture di security del Porto commerciale	G11C18000060006	€ 4.518.360,00	L.413/98 (Security) L.296/06 c.983	Lavori in corso
Prolungamento scogliera Santa Teresa (Protocollo di Intesa con il Comune di Salerno del 6/10/2011)	FS1G11000060001	€ 1.830.000,00	L.413/98	Lavori collaudati
Briccole p.o. n.25 (realizzazione briccola n.5 e riparazione briccola n.2)	F51H16000020001	€ 765.000,00	L.296/06 c.983	Lavori in corso
Fabbricato servizi Porto commerciale	F54B15000250001	€ 5.250.000,00	L.296/06 c.983	Progettazione
Intervento urgente ripristino banchina Rossa/Molo Ponente + Molo 3 Gennaio	G57F17000070001	€ 4.500.000,00	L.296/06 c.983	Progettazione
Green Campani Ports	G11B21006870002	€ 4.213.960,38	PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020 Fondi dell'Ente	Progettazione

4.3 Accordo Quadro per l'affidamento di servizi tecnici di progettazione, direzione dei lavori e verifica della progettazione, relativi a opere portuali, strade e ferrovie, potenziamento e

riqualificazione degli immobili ed interventi di sostenibilità ambientale da realizzare nelle aree di competenza dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale - CUP: G12C21001230002 – Appalto in 6 Lotti

Questa AdSP nel 2022 ha aggiudicato i Servizi di Ingegneria ed Architettura connessi ad attività di Progettazione, Direzione dell'Esecuzione e Verifica preventiva riguardanti gli interventi infrastrutturali ricadenti nelle aree di competenza dell' AdSP, nonché attività di supporto strumentali alla progettazione (lavori di indagini geologiche, geotecniche e sismiche, sondaggi, rilievi, misurazioni e picchettazioni ecc.) nell'ambito di un Accordo Quadro suddiviso **in n. 6 lotti** così come descritti nella seguente tabella:

SUDDIVIZIONI IN LOTTI

Lotto n.	Oggetto del lotto	Importo massimo stimato dell'AQ	Delibera di aggiudicazione
1	OPERE PORTUALI - Dragaggi, prolungamento e rafforzamento di dighe foranee e moli	€ 12.271.877,90	n.276/2022
2	OPERE PORTUALI - Consolidamenti, adeguamenti funzionali e messa in sicurezza di moli e banchine	€ 13.409.415,58	n.277/2022
3	STRADE E FERROVIE	€ 5.703.235,40	n.278/2022
4	POTENZIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DEGLI IMMOBILI	€ 12.008.177,09	n.279/2022
5	INTERVENTI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	€ 3.470.189,57	n.280/2022
6	VERIFICA PREVENTIVA DELLA PROGETTAZIONE	€ 5.588.539,51	n.283/2022
	Importo totale	**€ 52.451.435,05**	

Per ciascun lotto è avvenuta la consegna dell'Accordo Quadro in via d'urgenza e si è dato inizio alle relative attività di pertinenza per la progettazione.

5. GESTIONE DEL DEMANIO

L'attività amministrativa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale, nella gestione del Demanio è stata svolta nel corso dell'anno 2022 nel pieno rispetto dei principi di economicità, trasparenza, correttezza e buon andamento della pubblica amministrazione. Il "Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale" – Delibera Presidenziale n. 358/2018 –, al quale si rinvia, nel rispetto dei principi su elencati, individua, in modo organico, procedure e modalità di svolgimento delle istruttorie, inclusa la normativa di riferimento per la determinazione dei canoni per tipologia di concessione rilasciate nell'ambito di competenza della circoscrizione dell'AdSP MTC.

Per quanto concerne la rappresentazione dello stato dei procedimenti amministrativi afferenti il demanio portuale di Napoli, Salerno e Castellamare, l'attività condotta nel 2022 ha avuto carattere attuativo delle misure organizzative adottate nel corso degli anni precedenti, nei quali già si erano segnalati risultati ottimali, con una percentuale di vigenza degli atti, per gli ambiti sopra specificati, compresa la linea costiera del comune di Napoli per quel che attiene le concessioni aventi finalità di ormeggio e turistico ricreative, superiore al 94%.

In particolare, al 31 dicembre 2022, nella circoscrizione di competenza dell'AdSP MTC, sul totale delle concessioni complessivamente considerate, pari a n. 424, - 324 Porto di Napoli e ambito Costiero, 68 Porto di Salerno e 32 Porto di Castellammare di Stabia - risultano vigenti o prorogate ex lege (ai sensi dell'art. 199 co.3, lett. b) del D.L. n. 34/2020 e art. 3, co. 1, L. n. 118/2022 e Delibera Presidenziale n. 293/2020) il **94,15%** per il Porto di Napoli e costiero (305 concessione), il **94,12%** per il Porto di Salerno (64 concessioni), il **93,75%** per il Porto di Castellammare di Stabia (30 concessioni). Risultano, agli atti di ufficio, le seguenti istruttorie relative ad atti scaduti in tempi relativamente recenti e in corso di rinnovo e per i quali o sono state già espletate le procedure ad evidenza pubblica o si è già espresso favorevolmente il Comitato di Gestione:

- il 5,85% - Napoli (19 istruttorie);
- il 5,88% - Porto di Salerno (4 istruttorie);

- il 6,25% - Porto di Castellammare (2 istruttorie).

Nel corso dell'anno 2022 gli Uffici ABDM Napoli e Ufficio porti Salerno e Castellammare hanno complessivamente sottoposto al parere dell'Organo n. 66 istruttorie per il rilascio di atti concessori (48 su Napoli ABDM LP TR, 13 su Salerno 5 su Castellammare di Stabia).

Come già relazionato negli anni precedenti, con l'OdS n. 13/2019, si era provveduto ad istituire un gruppo di lavoro per la definizione di alcune posizioni complesse definendole "incagliate". Il 2022, è l'anno durante il quale si è portato a completamento il lavoro iniziato nel 2019. Tutte le posizioni, in esso evidenziate, sono state completamente definite mediante l'emissione di un provvedimento finale e in alcuni casi con la ripresa in possesso dei beni (ove non sotto sequestro) ai fini della loro successiva disponibilità.

PORTO DI NAPOLI

Le concessioni rilasciate nella circoscrizione del Porto di Napoli nel 2022, sono state n. 206, di cui, per quelle scadute nel corso del 2022, solo il 5,85%, sono ancora in fase di istruttoria in attesa di terminare i controlli ed acquisire gli opportuni pareri di enti esterni piuttosto che degli uffici interni per poter poi passare al vaglio del Comitato di Gestione al fine di acquisirne il parere per la fase conclusione di definizione.

PORTO DI SALERNO

In applicazione ai regolamenti Europei 2017/625 e 2019/1014, sono state definite le modalità per l'esecuzione dei controlli ufficiali di prodotti di origine vegetale che entrano nell'Unione Europea da paesi terzi, nonché i requisisti minimi relativi alle infrastrutture, alle attrezzature e alla documentazione che i Posti di Controllo Frontalieri devono possedere.

Nell'anno 2022, le concessioni vigenti sono state n. 68, di cui n. 14 sono state rilasciate per l'esercizio di attività connesse alle operazioni portuali (ex art. 18 l. 84/94) e le restanti 54 ex art. 36 C.N.

Nel corso dell'anno 2022 si è completata l'istruttoria dell'istanza di concessione pluriennale fatta pervenire da un terminalista ex art. 18 per la realizzazione di un terminal container tecnologicamente avanzato. Nel corso dell'anno, sulla scorta dell'istruttoria dell'Ufficio, la Commissione Consultiva ed il Comitato di Gestione hanno espresso i loro pareri favorevoli al rilascio del titolo, a cui si è proceduto nei primi mesi del 2022.

Inoltre si è favorevolmente conclusa l'istruttoria relativa al subingresso di una impresa già operante nel Porto di Salerno per lo svolgimento di attività terminalistica ex art. 18 l. 84/94 nella concessione assentita ad altro operatore del settore merceologico Contenitori presso il Molo Trapezio per mq. 15.325,00 recante scadenza al 31.12.2024.
L'istruttoria è stata avviata a seguito di deposito della "Manifestazione di avvio del progetto" di subingresso nella precitata concessione demaniale marittima ex art 18 L.84/94, producendo a tal uopo giusto Preliminare di cessione di ramo di azienda.

L'intenzione dichiarata del subingresso mira ad una maggiore efficienza, poiché la società subentrante è specializzata principalmente nel settore contenitori, mentre la cedente maggiormente nel settore breakbulk e general cargo.

L'intento è quello di portare benefici all'indotto portuale in virtù dell'acquisizione di nuovi volumi di traffico contenitori che potranno essere gestiti in maniera più efficiente.

Il subingresso non ha comportato in alcun modo un decremento occupazionale in quanto il personale della società cedente, impiegato nel terminal contenitori (2 unità), oltre ad una ulteriore unità interinale, è assorbito dalla subentrante. Al riguardo è stato stipulato un Accordo con le Società subentranti e cedente e le sigle sindacali per il mantenimento inalterato dei livelli occupazionali.

Le società subentrante si è impegnata alla conferma del rispetto dei dati aggregati dei piani di impresa delle rispettive concessioni, con specifico riferimento ai volumi di traffico, al mantenimento dei livelli occupazionali e all'ammontare degli investimenti per come ivi indicati.

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

Con l'Accordo, sottoscritto in data 23/10/2020, è stata prevista la regolamentazione dei rapporti, nonché l'individuazione di una nuova area per l'attuazione del PO FEAMP 2014-2020 Misura 1.43 (reg. UE n. 508/2014, art. 43) "Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e ripari di pesca" finalizzato alla realizzazione e/o adeguamento dei servizi minimi per il settore della pesca e dell'acquacoltura realizzato nel 2022.

Nel Porto di Castellammare di Stabia lo stabilimento di Fincantieri rappresenta senza alcun dubbio il polmone economico della città, una delle principali industrie internazionali per la costruzione di navi.

Il cantiere conta circa 600 dipendenti, tra operai e impiegati, di cui la maggioranza proveniente dal territorio campano. A questi si aggiungono i lavoratori dell'indotto che supera giornalmente le 800 unità. Si tratta di aziende specializzate in vari settori, dalla carpenteria elettrica, alla saldatura, all'allestimento.

Lo stabilimento si estende su circa 236.000 mq dei quali 78.000 mq coperti ed ha uno scalo lungo 234 m. e largo 32 m. È diviso in quattro zone: la direzione aziendale, a cui spetta il complesso compito di coordinare l'attività di cantiere; la parte produttiva, che si sviluppa in più capannoni; un ufficio della manutenzione e un ufficio impianti.

Lo stabilimento si occupa principalmente della costruzione di navi (o di tronconi di navi) militari, mercantili e da crociera.

I tempi di costruzione della nave in genere possono superare anche i due anni.

La caratteristica del cantiere di Castellammare è rappresentata dalla modalità di varo delle unità navali o dei tronconi effettuato con il cosiddetto sistema dello "scivolamento". Attualmente infatti la nave viene costruita a pezzi, una volta terminata va sullo scivolo da dove, una volta concluse le ulteriori lavorazioni viene varata. Si tratta di un antico modo di varare la nave e lo stabilimento di Castellammare è uno dei pochi al mondo a conservare questa modalità. Nella maggior parte degli stabilimenti, attualmente, il varo si compie attraverso bacini galleggianti. Quello di Castellammare è un unicum nel panorama dell'industria cantieristica.

Nell'ambito dei compiti istituzionali dell'AdSP, sono state poste in essere una serie di attività amministrative in sinergia con gli altri enti e organismi pubblici competenti nell'ambito del porto di Castellammare di Stabia. Ai fini del necessario adeguamento alle esigenze connesse allo sviluppo dei traffici e delle relative funzioni portuali è stata avviata, una procedura di pianificazione e programmazione condivisa con il Comune e la Capitaneria di Porto di Castellammare.

Nel corso del 2018, la Regione Campania e Fincantieri hanno firmato un protocollo di collaborazione per l'avvio di un percorso di intervento finalizzato alla realizzazione delle condizioni di mantenimento dei livelli occupazionali e di incremento del carico di lavoro dello stabilimento di Castellammare di Stabia, nonché allo sviluppo economico, produttivo, sociale ed occupazionale dell'area, in condizioni di sostenibilità ambientale.

Gli obiettivi delle linee fondamentali di intervento individuate dall'accordo mirano a dare un forte impulso alla valorizzazione delle eccellenze industriali e di ricerca già presenti sul territorio e ad attrarre nuovi investimenti, nazionali ed esteri.

In particolare, il documento prevede che Fincantieri si impegna a mantenere la missione polifunzionale del cantiere dedicato alla costruzione di prodotti fortemente innovativi, con particolare riferimento al supporto nella realizzazione di unità navali militari, oltre alla costruzione di tronconi di navi da crociera e militari; esplorerà qualunque iniziativa in tema di ricerca promossa in ambito regionale e nazionale, cercando di attrarre finanziamenti e valutandone, volta per volta, la fattibilità e le possibili ricadute positive per il futuro dello stabilimento. Inoltre, l'accordo prevede che il sito stabiese verrà dedicato anche alla costruzione di nuovi traghetti di media dimensione conformi con le più recenti normative in tema di sicurezza e ambiente, impiegabili in servizi di trasporto pubblico locale.

Fincantieri, con la sottoscrizione del protocollo, si è impegnata a sviluppare iniziative nel campo della formazione, promuovendo accordi con istituti professionali e università presenti sul territorio regionale, volti ad indirizzare e formare i giovani verso le numerose figure professionali e competenze richieste dal Gruppo, dagli operai specializzati, ai periti, ai laureati.

Lo stesso Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), adottato dall'AdSP nel corso del 2021, conferma la prospettiva di potenziamento della cantieristica anche attraverso interventi di messa in sicurezza delle strutture esistenti nonché è profilata un'ipotesi complementare, per la quale ovviamente andrà verificata la fattibilità tecnico-economica, per la realizzazione di un bacino non interferente con lo specchio acqueo portuale.

In merito, con delibera CIPE n.47 del 2019 sono stati assegnati all'AdSP € 35.000.000,00 quale contributo pubblico (Fondi FSC) per gli interventi di messa in sicurezza ed adeguamento delle infrastrutture destinate alla cantieristica navale del Porto di Castellammare di Stabia, così riassumibili:

a) Interventi per la messa in sicurezza del porto necessaria per gli standard dell'economia marittima;
b) Attrezzaggio e reingegnerizzazione dell'impianto industriale;
c) Attrezzature: Nuovo mezzo di varo semisommergibile.

La messa in sicurezza dell'area portuale di Castellammare di Stabia è costituita da un insieme di interventi che partono con l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'attuale sistema di varo del cantiere per la costruzione navale, il cui impianto industriale si presenta inadeguato in termini di sicurezza e rispetto alle caratteristiche profondamente differenti della domanda sul mercato.

L'intervento prevedeva essenzialmente le seguenti attività:

- demolizione dello scalo di varo esistente;
- nuovi marginamenti a mare e dei pontili esistenti;
- rifacimento del nuovo piano di varo con idoneo solettone e relativi rinforzi strutturali;
- realizzazione di canali, cunicoli tecnici ed altri impianti tecnologici per il mantenimento delle funzionalità di sicurezza, con particolare riguardo alla riduzione delle emissioni di inquinamento atmosferico ed acustico.

Gli obiettivi del progetto erano i seguenti:

- Assicurare il mantenimento e lo sviluppo dell'economia marittima Stabiese. Il sistema portuale può rappresentare il fattore di traino necessario per invertire gli indicatori di elevata disoccupazione, rarefazione delle attività industriali, stagnazione del sistema economico complessivo che caratterizzano oggi una condizione strutturalmente difficile;
- Assicurare la presenza contestuale di tutti i segmenti dell'offerta di mercato relativa all'economia portuale di Castellammare (industriale, turistico e diportistico), al fine di garantire, in termini di sicurezza, una prospettiva di crescita che salvaguardi le compatibilità dei diversi settori presenti nel porto e, nello stesso tempo, consenta la disponibilità di quegli assets funzionali alla equilibrata gestione dei settori di attività portuale.

L'AdSP aveva provveduto ad inserire nella propria programmazione triennale delle opere pubbliche, elenco annuale 2021 e 2022, l'intervento di messa in sicurezza per l'importo complessivo di € 35.000.000,00 (elenco annuale 2022).

Trattandosi di un'opera complessa, l'esecuzione dei lavori è subordinata alla sottoscrizione di un Protocollo e convenzione tra AdSP, Regione Campania e Fincantieri atta a garantire durante l'esecuzione dei lavori il mantenimento dei livelli occupazionali e, alla conclusione dell'intervento, l'incremento del carico di lavoro nello stabilimento di Castellammare di Stabia. La citata Convenzione deve disciplinare le varie fasi da seguire per la realizzazione dell'intervento, considerata la interferenza dei lavori con l'operatività del cantiere navale.

Al fine di definire la citata Convenzione si sono susseguite varie interlocuzioni con le parti interessate, comprese le maestranze del cantiere navale. L'AdSP con nota del 05/04/2022, ha richiesto al Ministero competente una proroga di 18 mesi del termine fissato per i fondi di finanziamento. Nel contempo l'Autorità

di Sistema ha appaltato un Accordo Quadro per i servizi di ingegneria e architettura al fine di progettare l'intervento in argomento (affidamento concluso a Settembre 2022).
La contingente situazione economica nazionale e internazionale, pregiudicata dal conflitto ucraino ha causato un notevole, repentino e non prevedibile incremento dei costi delle materie prime che ha reso non più sufficienti i fondi stanziati con la delibera CIPE n. 47/2019 per la realizzazione dell'intervento programmato.

Inoltre, il progetto di messa in sicurezza prevede la trasformazione dell'esistente scalo di varo, mediante la realizzazione di una struttura di banchina rettificata, per la cui operatività è necessaria una piattaforma semisommergibile, ad oggi non finanziata. In assenza di tale finanziamento, e quindi della certezza dell'acquisizione del mezzo semisommergibile, i lavori programmati da questa AdSP non possono essere eseguiti in quanto il cantiere navale trasformato sarebbe non operativo, con il rischio di perdita di posti di lavori.

In una recente riunione tenutasi il 14 febbraio 2023, convocata da sua ecc. Prefetto dott. Raffaele Cannizzaro, Commissario governativo del Comune di Castellammare di Stabia (a cui erano presenti la AdSP, la regione Campania e rappresentanti di Fincantieri) sono stati confermati gli intenti di addivenire in tempi rapidi alla stipula di un Protocollo di intesa finalizzato ai citati lavori di messa in sicurezza, verificando con gli Organi governativi e le strutture regionali l'aggiornamento dell'originario finanziamento per le infrastrutture ed il contemporaneo reperimento del finanziamento del barge, al fine di poter avviare le procedure per i lavori, confermando gli impegni dei precedenti Protocolli.

In tale sede la Fincantieri, oltre ad aver fornito assicurazioni circa il mantenimento costante dei carichi di lavoro nel cantiere di Castellammare di Stabia, anche per tutta la durata dei lavori di realizzazione delle opere, ha ipotizzato per la fase a regime di poter realizzare presso il cantiere di Castellammare di Stabia navi militari intere (incluso l'allestimento) e navi civili di grandi dimensioni, sulla base delle caratteristiche tecniche del sistema di varo semisommergibile con una implementazione delle condizioni di sicurezza ed ambientali dell'ambito portuale, in relazione alle interazioni tra il cantiere navale e il bacino portuale, secondo le previsioni di un Piano Industriale che sarà posto in annesso al Protocollo di intesa.

In tale incontro si è illustrata anche una ipotesi per promuovere l'individuazione di un plesso adeguato all'ospitalità di un nuovo centro di allestimento per le nuove costruzioni navali militari, in area esterna alle competenze della AdSP, che è in fase di esame dal Commissario comunale anche con le competenti Direzioni della Marina Militare.

In merito al segmento di mercato dei mega e giga yacht, il Porto di Castellammare sta trovando una sua collocazione grazie al lavoro che ormai da qualche anno, coerentemente al proprio Piano di investimenti, sta portando avanti Stabia Main Port. Il progetto, finanziato con capitali privati, prevede interventi sulla banchina e sui fondali, il recupero di uffici e palazzine demaniali per la creazione di strutture di accoglienza e l'assunzione e la formazione tecnica di personale stabiese.

Tra le attività svolte nel corso dell'anno 2022, infine, va rappresentato che sono stati tenuti numerosi incontri sia con i rappresentanti istituzionali degli Enti territoriali, sia con gli operatori portuali del territorio stabiese al fine di acquisire informazioni e definire un quadro generale della realtà portuale di Castellammare.

Nell'ambito di tali incontri è emersa la necessità di rivedere il sistema di accesso al porto. In particolare, è stato avviato un costante dialogo con il competente ufficio dell'Agenzia delle Dogane e con la locale Capitaneria di Porto.

Al fine di superare le criticità emerse, è stato elaborato e realizzato un progetto consistente nella realizzazione degli interventi necessari all'adeguamento delle barriere portuali e funzionali alle esigenze degli operatori.

Sempre in collaborazione con la locale Capitaneria di Porto, nel 2022 si è definito un nuovo assetto di regolamentazione delle aree portuali propedeutico alla realizzazione e posa in opera della segnaletica orizzontale e verticale, di elementi di arredo urbano e di dissuasori che consentiranno di eliminare alcune

criticità inerenti la sosta e l'accesso in porto e che consentiranno un sensibile miglioramento sia in termini di controllo e di organizzazione delle attività portuali che di immagine del Porto.

CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PER FINALITÀ TURISTICO-RICREATIVE E NAUTICA DA DIPORTO

Per le concessioni rilasciate nel settore turistico-ricreativo e nautica da diporto, con scadenza al 31/12/2020 per effetto dell'applicazione delle proroghe di cui alle leggi n.25/2010 e n.221/12 l'orientamento dell'AdSP-MTC è stato quello di ritenere non applicabile la normativa nazionale di cui alla legge n.145/2018 (che, come noto, prevedeva la proroga automatica delle suddette concessioni per ulteriori anni 15 decorrenti dall'1/1/2019) in quanto confliggente con il diritto comunitario (sentenza CGUE del 14/07/2016).

Si è ritenuta, invece, applicabile a tale tipologia di concessioni una proroga di due anni (biennio 2021-2022), con eventuale successiva estensione per un ulteriore biennio, in relazione all'emergenza economica venutasi a creare a seguito degli effetti della pandemia da Covid-19.

A tale scopo è stata emanata la delibera presidenziale n.293 del 22/12/2020, in applicazione dell'art. 182 comma 2 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, coordinato con la legge di conversione 17 luglio 2020, n. 77, recante: «Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19» che dispone – tra l'altro - Fermo restando quanto disposto nei riguardi dei concessionari dall'articolo 1, commi 682 e seguenti, della legge 30 dicembre 2018, n.145, per le necessità di rilancio del settore turistico e al fine di contenere i danni, diretti e indiretti, causati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, le amministrazioni competenti non possono avviare o proseguire, a carico dei concessionari che intendono proseguire la propria attività mediante l'uso di beni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, i procedimenti amministrativi per la devoluzione delle opere non amovibili, di cui all'articolo 49 del codice della navigazione, per il rilascio o per l'assegnazione, con procedure di evidenza pubblica, delle aree oggetto di concessione alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

In merito a tale delibera, si evidenzia che l'operato di questa AdSP appare in linea con quanto statuito nelle adunanze plenarie n. 17 e 18 del 9.11.2021 del Consiglio di Stato.

Infatti, con la previsione di un provvedimento di durata limitata biennale – con eventuale proroga per un ulteriore periodo biennale – gli atti rilasciati troveranno collimanza con il periodo previsto in seno alle sopra citate sentenze.

Ad ogni buon fine si segnala che, al fine di dare attuazione alle previsioni di cui all'art. 3 co. 1 Legge 5 agosto 2022, n. 118 "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021" promulgata senza osservazioni, questa Autorità con delibera presidenziale n. 52/2023, per garantire certezza giuridica ai rapporti concessori in scadenza, nel rispetto dei principi di proporzionalità, ragionevolezza e parità di trattamento, ha disposto che venga rilasciato specifico atto di certazione di presa d'atto della vigenza e prosecuzione dei rapporti concessori in essere alla data di entrata in vigore della medesima per le concessioni per l'esercizio delle attività turistico-ricreative e sportive, ivi comprese quelle di cui all'articolo 01, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, quelle gestite dalle società e associazioni sportive iscritte al registro del CONI, istituito ai sensi dell'articolo 5, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 23 luglio 1999, n. 242, o, a decorrere dalla sua operatività, al Registro nazionale delle attività' sportive dilettantistiche di cui al decreto legislativo 28 febbraio 2021, n. 39, quelle gestite dagli enti del Terzo settore di cui all'articolo 4, comma 1, del codice di cui al decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, e quelle per la realizzazione e la gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto, inclusi i punti d'ormeggio……..; ed i rapporti aventi ad oggetto la gestione di strutture turistico-ricreative e sportive in aree ricadenti nel demanio marittimo per effetto di provvedimenti successivi all'inizio dell'utilizzazione; e nel contempo l'avvio delle attività preliminari di analisi tecniche funzionali alle procedure selettive, che andranno svolte tenendo in debito rilievo le condizioni oggettive di cui in premessa alla delibera n. 52/2023, condizioni nonostante le quali l'attestazione del termine finale, di durata delle vigenti concessioni, non può essere ulteriore a quello di cui all'art. 3 co.3 della legge n. 118/2022 nella sua originaria formulazione.

Per quanto precede quindi, si è disposto di emettere apposita attestazione ai sensi dell'art. 3, co.1, della legge n. 118 del 2022, per l'utilizzazione dei beni oggetto di concessione d.m., e salve le successive determinazioni sollecitate dal Capo dello Stato e/o decisioni della Corte di Giustizia Europea, in connessione alle quali, si apporranno specifiche clausole di cedevolezza al presente provvedimento; e salva la corresponsione del canone (ed oneri connessi), ed impregiudicate le procedure per il periodo successivo.
Al 31 dicembre 2022, sul totale delle concessioni turistico-ricreativo complessivamente considerate (118), l'94,07% (111 concessioni) risultano vigente o prorogato ai sensi della delibera presidenziale n.293 del 22/12/2020, in applicazione dell'art. 182 comma 2 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, coordinato con la legge di conversione 17 luglio 2020, n. 77 mentre il 5,93% (7 istruttorie), essendo già state espletate le procedure ad evidenza pubblica e, in alcuni casi, su cui già si era espresso favorevolmente il Comitato di Gestione, sono in corso di definizione nei primi mesi del 2023.

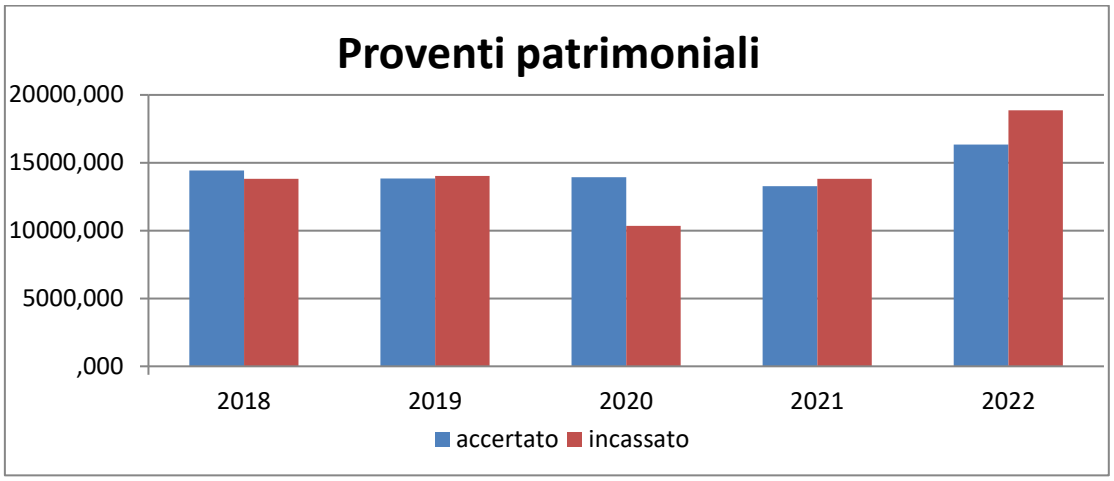
Per l'area cittadina di Bagnoli-Coroglio, rientrante nel SIN di Bagnoli-Coroglio e per la quale nel 2020 è stato formalmente approvato il PRARU (Programma di Risanamento Ambientale e Rigenerazione Urbana) che, nel corso del 2021, è stato oggetto di modifica ed integrazioni, ove è stabilito, di comune intesa con il Commissario di Governo e con il soggetto attuatore Invitalia, di non rilasciare nuove concessioni sul territorio demaniale marittimo. Nelle concessioni prorogate sono state inserite specifiche clausole in funzione degli interventi di bonifica che potranno essere attuati. Com'è noto, l'area interessata, presenta molteplici complessità relative alla gestione dei servizi a terra e a mare a causa del notevole incremento del numero dei diportisti interessati all'accesso alla rada di Bagnoli/Coroglio ed, in particolare, anche di Via Nisida dove è stata istituita sin dal 2021 una ZTL per limitare e regolare l'accesso dei veicoli anche in relazione alla presente del carcere minorile e di aree in consegna a Guardia di Finanza e Marina Militare.

5.1 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi ed azioni di recupero per morosità

Proventi patrimoniali.
Nel dettaglio che segue viene evidenziata la serie storica relativa all'andamento dei proventi patrimoniali dell'ADSP (la cui principale componente è costituita dai canoni demaniali). Essa, nelle sue due principali componenti (accertamento e incassi dell'anno in conto competenza e in conto residui) mostra il seguente andamento negli anni in euro/000:

entrate proprie	2018	2019	2020	2021	2022
accertato	14.441,00	13.837,00	13.935,00	13.284,00	16.348,00
incassato	13.807,00	14.022,00	10.356,00	13.818,00	18.866,00

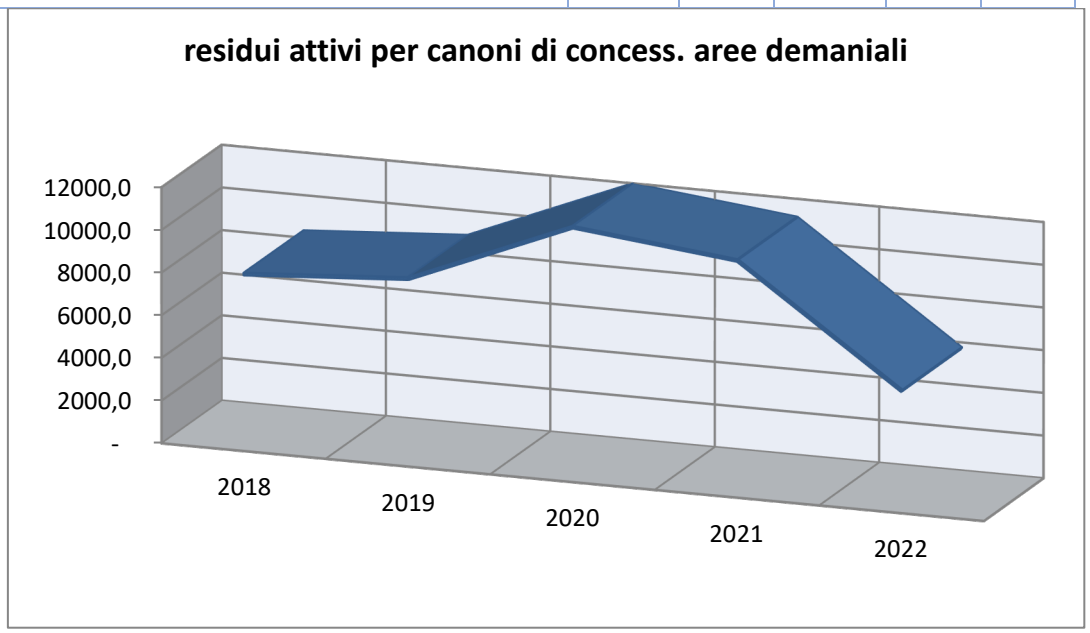
Come è facile osservare si registra una tendenza più o meno costante negli anni precedenti sia per quanto riguarda il dato degli accertamenti sia per il dato degli incassi, con la sola eccezione, per quest'ultimo dato, dell'anno 2020, condizionato dall'emergenza COVID-19. Per il 2022 si segnala un consistente incremento sia della componente degli accertamenti sia degli incassi effettuati.



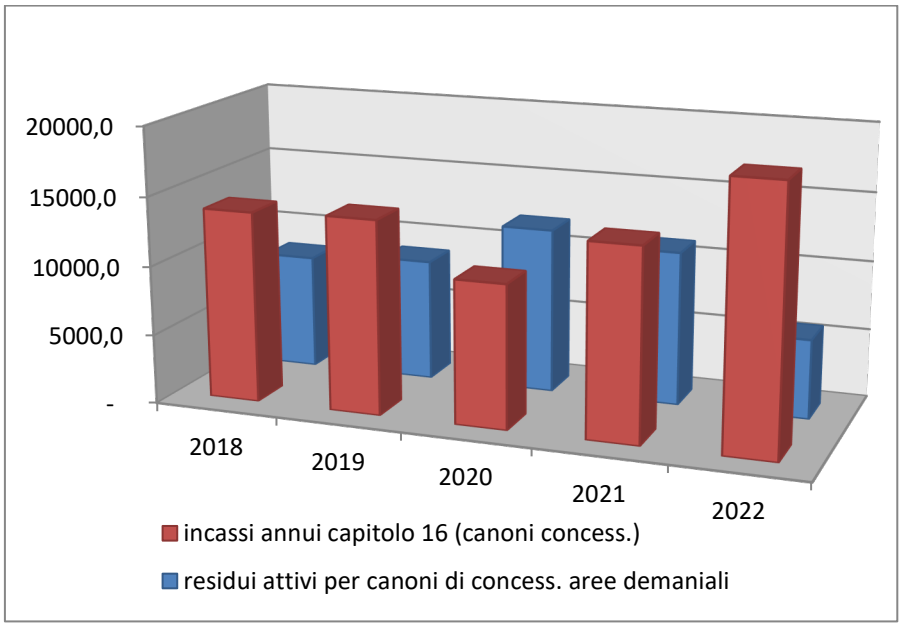
Andamento canoni demaniali.

Nel dettaglio che segue viene evidenziata la serie storica relativa all'andamento dei canoni demaniali che ha il valore più rilevante: essa, nelle sue due principali componenti (residui attivi - cioè crediti a chiusura di bilancio - e incassi dell'anno) mostra il seguente andamento negli anni:

	2018	2019	2020	2021	2022
residui attivi per canoni di concess. aree demaniali	8.292	8.804	11.942	11.106	5.725
tasso di incremento annuo					
incassi annui capitolo 16 (canoni concess.)	13.801	14.017	10.356	13.816	18.854



Il rapporto fra tendenziale crediti a fine anno e tendenziale incassi annui è immediatamente percepibile dal grafico che segue:



Indici di riscossione.

Il consuntivo al 31/12/2022 mostra i seguenti dati sintetici relativi alle principali entrate proprie in conto esercizio:

31/12/2022	Gestione corrente		Gestione residui			Totale periodo	
	Accertamenti (A)	**di cui riscossi (B)**	**Residui iniziali (C)**	**Riscossioni (D)**	**Cancellazioni (E)**	**Riscoss./canc. (B+D+E)**	**Residui finali (A-B+C-D-E)**
Proventi servizio traffico merci	1.508.654	1.400.898	**743.923**	113.416	629.436	**2.143.750**	108.351
Proventi servizio traffico passeggeri	1.613.249	1.376.243	**673.654**	363.718	28.420	**1.768.381**	518.521
Proventi magazzini e spazi	85.054	68.851	**28.313**	-	19.194	**88.045**	25.322
Proventi diversi	155.758	106.823	**253.088**	119.993	2.076	**228.892**	179.954
Canoni di concessione aree demaniali	16.341.711	15.089.216	**11.070.641**	3.764.536	2.833.355	**21.687.107**	5.725.245
Riscossioni in c/deposito				204.063	-	**204.063**	-204.063
totali	***19.704.426***	***18.042.031***	***12.769.618***	***4.565.727***	***3.512.481***	***26.120.238***	***6.353.805***
indice di riscossione corrente	**91,56**						
indice di riscossione residui			**35,75**				
indice di riscossione totale crediti						**80,43**	
indice di incremento dei residui							**- 50,24**

L'indice di riscossione corrente.

Segnala che il 91,56% dei crediti maturati nell'esercizio di competenza è stato riscosso. Il resto andrà ad alimentare i residui attivi. Il valore dell'indice al 31/12/2021 era pari al 81,22 e, quindi, si evidenzia un consistente miglioramento dello stesso mese su mese. L'andamento dell'indice negli ultimi anni è il seguente:

Anno	indice %
2018	76,00
2019	79,98
2020	56,76
2021	81,22
2022	91,56

L'indice di riscossione dei residui.

Segnala che il 35,75% del monte crediti degli anni precedenti è stato effettivamente riscosso. Il valore dell'indice al 31/12/2021 era pari al 30,08% e, quindi, si evidenzia un miglioramento dello stesso mese su mese. L'andamento dell'indice negli ultimi anni è il seguente:

Anno	indice %
2018	35,00
2019	41,89
2020	42,84
2021	30,08
2022	**35,75**

L'indice di riscossione totale.

Indica che il 80,43% dei crediti, indipendentemente dall'anno di formazione, è stato effettivamente riscosso e/o cancellato. Il valore dell'indice al 31/12/2021 era pari al 59,07% e, quindi, si evidenzia un consistente miglioramento dello stesso mese su mese. L'andamento dell'indice negli ultimi anni è il seguente:

Anno	indice %
2018	61,00
2019	66,77
2020	53,06
2021	59,07
2022	80,43

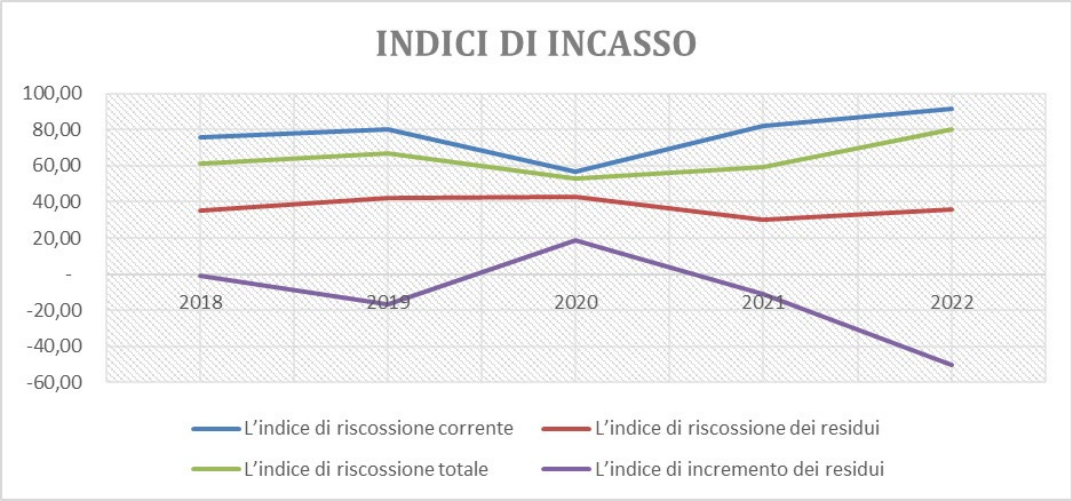
L'indice di incremento dei residui.

Indica che il monte crediti di fine esercizio diminuisce del 50,24% rispetto allo scorso esercizio. Il valore dell'indice al 31/12/2021 era pari a -11,10% e, quindi, si evidenzia un consistente miglioramento dello stesso mese su mese. L'andamento dell'indice negli ultimi anni è il seguente:

Anno	indice %
2018	-1,00
2019	-16,93
2020	18,55
2021	-11,10
2022	-50,24

Andamento indici di incasso.

Dal grafico che segue si può verificare l'andamento degli indici di incasso rispetto all'esercizio precedente:



Si precisa che, per maggior accuratezza, sono stati inseriti nella movimentazione degli indici anche gli importi incassati in c/deposito provvisoriamente in attesa della imputazione definitiva alle partite clienti.

Situazione piani di rateizzo.

Si è fatto ricorso a piani di rientro delle esposizioni debitorie maggiori cercando di venire incontro alle istanze degli operatori che, in questa fase di crisi, lamentano scarsezza di liquidità per fare fronte alle obbligazioni.

I piani di rientro effettivamente in essere, regolarmente formalizzati, sono 9 di cui 6 sono rateizzi "straordinari" accordati per il periodo Covid.

Il capitale rateizzato attualmente ancora dovuto ammonta a poco più di euro 577 mila su poco più di euro 7,7 milioni di crediti correnti che significa che circa il 7% del credito complessivo corrente è stato sottoposto a differimento temporale.

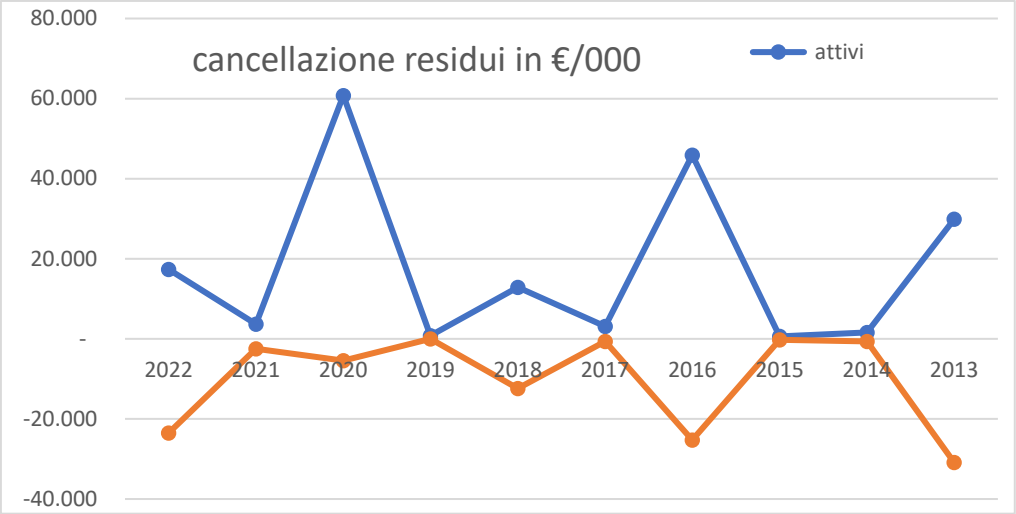
Per i dettagli si veda il prospetto che segue relativo alla situazione al 31/12/2022:

Concessionario	Debito rateizzato	Residuo debito rateizzato	Inizio rateizzo	N. rate previste	N. rate scadute	N. rate pagate	N. rate in ritardo		Rata
CONATECO (CARRINO)	50.000,00	37.500,00	mag-20	8	2	2	0	0,00	6.250,00
Amoruso Giuseppe Spa	162.851,22	9.047,29	mar-21	18	18	17	1	9.047,29	9.047,29
ALIALURO Spa	116.813,03	63.273,72	feb-22	24	11	11	0	0,00	4.867,21
TERMINAL FLAVIO GIOIA Spa	194.720,70	51.925,52	mar-21	30	22	22	0	0,00	6.490,69
COMPAGNIA MARITT. MERID.S.R.L.	89.738,44	23.930,28	mar-21	30	22	22	0	0,00	2.991,28
Terminal Napoli Spa	129.994,77	47.664,81	giu-21	30	19	19	0	0,00	4.333,16
LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l.	91.511,60	31.555,77	lug-21	29	19	19	0	0,00	3.155,57
COMPAGNIA MARITT. MERID.S.R.L.	63.248,47	15.772,30	mar-22	12	9	9	0	0,00	5.275,13
Vola Via Mare Srl	305.470,92	296.986,62	dic-22	36	1	1	0	0,00	8.484,30
Totale Rateizzi	**1.204.349,15**	**577.656,31**						9.047,29	

Residui attivi e passivi cancellati.

L'attività di revisione dei residui che ha portato, nel corso degli anni al seguente trend di cancellazioni in formato grafico e tabellare in euro/000:

€/000	totali	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Attivi	**179.611**	**17.331**	3.654	60.786	785	12.893	3.143	45.898	612	1.608	29.875
Passivi	**-101.562**	**-23.478**	- 2.442	- 5.454	-	-12.429	- 657	-25.303	- 241	- 659	-30.899



Si evidenzia come nel 2022 l'attività abbia subito un notevole impulso a seguito dell'adozione della delibera del Comitato di Gestione del 28/04/2022 che ha approvato linee guida volte a revisionare la situazione dei residui attivi e passivi presenti nel bilancio al 31/12/2021 adottando i seguenti criteri di stratificazione progressivi:

1. Focalizzazione sull'area di maggior rischio rappresentata dai residui attivi in conto esercizio.
2. Individuazione cluster crediti per anni di formazione con l'individuazione dei crediti in relazione all'anzianità di formazione del residuo: cronologicamente dai più lontani ai più vicini nel tempo.
3. Verifica dell'esistenza o meno del creditore mediante visura sulla CCIAA nel caso di operatori commerciali.
4. Verifica e/o reperimento di eventuale documentazione idonea a supporto della sussistenza del credito del credito.
5. Verifica dell'eventuale sussistenza di azioni di recupero intraprese dagli uffici competenti e/o dall'ufficio legale e/o da legali esterni.
6. Redazione di una lista complessiva di residui attivi che, per la loro anzianità e per la scarsa documentazione a supporto sono, di fatto, inesistenti o in subordine irrecuperabili.

A seguito di questa intensa e proficua attività sono stati cancellati nell'anno 2022 circa 17 milioni di euro di residui attivi e circa 23 milioni di euro di residui passivi.

6. TASSE PORTUALI

6.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali con compilazione dell'allegata tabella.

AdSP	ANNO 2018	ANNO 2019	ANNO 2020	ANNO 2021	ANNO 2022
Tasse portuali	9.092.981,00	8.894.997,00	7.559.423,00	10.889.761,00	10.582.328,00
Tassa di ancoraggio	6.616.564,00	5.291.312,00	4.358.253,00	4.320.698,00	5.391.953,00
Diritti e addizionali	3.502.913,00	4.097.988,00	1.127.674,00	983.944,00	1.461.495,00
Sovrattasse					
TOTALE	**19.212.458,00**	**18.284.297,00**	**13.045.350,00**	**16.194.403,00**	**17.435.776,00**

In particolare lo scostamento fra l'esercizio 2022 e il precedente è il seguente in termini assoluti e in termini percentuali:

AdSP	ANNO 2022	ANNO 2021	delta	delta%
Tasse portuali	10.582.328,00	10.889.761,00	- 307.433,00	- 2,82
Tassa di ancoraggio	5.391.953,00	4.320.698,00	1.071.255,00	24,79
Diritti e addizionali	1.461.495,00	983.944,00	477.551,00	48,53
Sovrattasse	-	-	-	-
TOTALE	**17.435.776,00**	**16.194.403,00**	**1.241.373,00**	**7,67**

Napoli, aprile 2023

IL SEGRETARIO GENERALE
arch. Giuseppe GRIMALDI

IL PRESIDENTE
avv. Andrea ANNUNZIATA