AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI·SALERNO·CASTELLAMMARE DI STABIA

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2023 -2025

(Porti di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia – art. 9, comma 5, l. b), legge 84/94 e ss.mm.ii

Napoli, giugno 2023

Ufficio Tecnico e Ufficio Pianificazione e Programamzione
Il Dirigente
ing. Adele Vasaturo

Il Segretario Generale
arch. Giuseppe Grimaldi

INDICE

1. PREMESSA 4
2. L'ANDAMENTO DELLA DOMANDA NEI PORTI DELLA CAMPANIA 6
3. ZONE ECONOMICHE SPECIALI: AGGIORNAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE 9
4. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELL'ADSP 11
4.1 Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema 11
4.2 Il Documento Energetico Ambientale del Sistema Portuale 13
4.3 Atti di Pianificazione del Porto di Napoli 14
4.3.1 Il Piano Regolatore Portuale Vigente 14
4.3.2 Varianti al PRP del 1958 15
4.3.3 Nuovi PRP redatti in base all'art.5 della Legge n.84/1994 15
4.3.4 Accordi di Programma ed Adeguamenti Tecnici Funzionali 16
4.4 Atti di Pianificazione del Porto di Castellammare di Stabia 16
4.4.1 Il Piano Regolatore Portuale Vigente 16
4.5 Atti di Pianificazione del Porto di Salerno 17
4.5.1 La strumentazione di Piano vigente (P.R.P.) e l'Adeguamento Tecnico Funzionale dell'anno 2010 ... 17
4.5.2 Adeguamento Tecnico Funzionale in itinere 20
5. GLI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE NEI PORTI DELL'ADSP 21
5.1 Il Porto di Napoli 21
5.1.1 Interventi infrastrutturali avviati ed in corso di esecuzione 21
5.1.2 Interventi infrastrutturali di recente ultimazione 22
5.1.3 Riqualificazione dell'area Monumentale del Porto di Napoli 23
5.1.4 Nuovo Terminal passeggeri alla Calata Beverello 23
5.1.5 Riorganizzazione e riqualificazione dell'intero p.le Angioino e realizzazione del cd "passage" 25
5.1.6 Progettazione della Calata Piliero per stralci funzionali 26
5.1.7 Realizzazione di parcheggi interrati nell'area della Calata Piliero 26
5.1.8 Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e d'imbarco passeggeri e riqualificazione della pavimentazione dal ciglio banchina al costruendo nuovo Terminal Passeggeri alla Calata Beverello. 27
5.1.9 Area Cantieristica 29
5.1.10 Gli escavi e le casse di colmata. 30
5.1.11 Il potenziamento ed adeguamento della rete stradale e ferroviaria. 35
5.1.12 Il potenziamento delle opere di difesa foranea. 37
5.2 Il porto di Salerno 38
5.2.1 Interventi infrastrutturali in corso di esecuzione 38
5.2.2 Interventi infrastrutturali di recente ultimazione 49
5.2.3 Interventi programmati da avviare 58
5.3 Il porto di Castellammare di Stabia 59
5.3.1 Interventi avviati 59
5.3.2 Interventi programmati da avviare 62
5.4 Interventi finanziati con fondi complementari al PNRR nei Porti di Napoli e Salerno 62

5.5 Interventi di sostenibilità ambientale nei porti dell'AdSP MTC 73

5.6 Allegati 77

5.6.1 Allegato 1 – Interventi finanziati con fondi Complementari al PNRR 77

5.6.2 Allegato 2 – Programma triennale lavori 2023/2025 con proiezione al 2026 78

1. PREMESSA

Il Piano Operativo dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, che comprende i porti di Napoli, Castellamare di Stabia e Salerno, rappresenta l'espressione programmatica dell'attuale Comitato di Gestione (2022-2025), e sostituisce la precedente versione del Piano approvata dal Comitato di Gestione con delibera n.65 del 27.11.2020. Il suddetto Piano individua e focalizza lo scenario delle azioni realizzabili entro il periodo triennale di riferimento (2023-2025) con proiezione al 2026 per tener conto degli interventi finanziati con fondi complementari del PNRR, per raggiungere gli obiettivi programmati e per completare gli interventi di adeguamento infrastrutturale già pianificati.

L'attuazione delle linee programmatiche delineate nel presente documento non può tuttavia prescindere dalla sinergia e dalla stretta collaborazione con le altre istituzioni nazionali e territoriali.

Il presente piano operativo triennale, essendo un documento di programmazione di breve periodo, non include opere che sono oggetto di analisi e verifica di fattibilità nell'ambito dei Piani Regolatori Portuali dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia in corso di elaborazione; tuttavia le opere indicate in tale piano non risultano in conflitto con soluzioni di sviluppo infrastruttutrale in fase di studio e che dovranno essere sottoposte ad un processo valutativo ed approvativo in conformità con le vigenti leggi e regolamenti.

In breve, per punti, si riassumono alcune questioni prioritarie sulle quali si concentrerà il lavoro e l'impegno dell'AdSP, nonché le azioni da porre in atto per dare concretezza agli obiettivi delineati e condivisi nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema, recentemente approvato dal Ministero delle Infrastrutture con DM n.251 del 05.08.2022.

Sviluppo ad oriente del porto di Napoli: Ultimati i lavori di dragaggio per il tombamento della Darsena di Levante per l'effettivo completamento del terminal container occorre riavviare e concludere gli interventi infrastrutturali di collegamento stradale e ferroviario, già appaltati nel 2015, ma che sino ad oggi non hanno visto ancora l'effettivo inizio dei lavori. Tali interventi sono finalizzati a rendere operativo il terminal di levante.

Apertura del Molo S. Vincenzo ai cittadini: il Molo si estende per circa due chilometri dalla Darsena Acton sino alla statua di S. Gennaro che accoglie le navi dirette al Beverello. Si tratta di una infrastruttura in cui sono in corso, da parte dell'AdSP, del Comune di Napoli, della Regione Campania e del Ministero della Difesa valutazioni di carattere tecnico ed amministrativo per consentire la fruibilità dei cittadini, pur nel rispetto del recente Decreto interministeriale del 8 settembre 2020, che ha definito strategico per la difesa nazionale l'attuale utilizzo della base militare, trasferendo al demanio militare le aree portuali del demanio marittimo, già in consegna alla Marina Militare. Per raggiungere tale l'obiettivo è stato ~~quindi~~ siglato in data 4 agosto 2022 tra il Ministero della Difesa, il Comune di Napoli, l'Agenzia del Demanio e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, un protocollo di intesa allo scopo di pervenire, con rapidità, ad un progetto condiviso per la razionalizzazione e valorizzazione, ad uso duale, della parte di molo San Vincenzo appartenente al compendio militare, necessaria per consentire il collegamento pedonale tra i giardini pubblici del Molosiglio e ed il tratto terminale del molo, già nell'attuale diponibilità di questa AdSP.

Riqualificazione del Waterfront del porto di Napoli: nel triennio di riferimento è prevista l'ultimazione dei lavori di realizzazione della nuova Stazione Marittima passeggeri dedicata al traffico di corto raggio per le isole del Golfo (3,5 milioni di passeggeri anno) lungo la banchina del molo Beverello. In tale periodo è previsto l'avvio della seconda fase di riqualificazione del waterfront, che prevede la

ristrutturazione di Calata Piliero con il recupero e la rifunzionalizzazione dell'edificio degli ex Magazzini Generali, la realizzazione di parcheggi interrati.

Sviluppo della cantieristica: il rilancio della costruzione navale nel cantiere del porto di Castellammare di Stabia e la ripresa delle attività di riparazione navale nel porto di Napoli sono strategiche per il futuro dell'industria marittima nel territorio. In tale prospettiva è in fase di sottoscrizione l'accordo tra Regione Campania e Fincantieri, che prevede un rilancio del cantiere di Castellammare di Stabia per la costruzione di nuove unità nei segmenti di mercato militare e civile. Il POT prevede alcuni interventi per migliorare le infrastrutture dedicate alla cantieristica navale sia nel porto di Napoli che in quello di Castellammare di Stabia.

Adeguamento Tecnico Funzionale del porto di Salerno: Nelle more della conclusione dell'iter di redazione, adozione ed approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto commerciale di Salerno, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha proposto l'adozione di uno specifico Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP vigente, al fine di poter eseguire gli interventi di prolungamento del Molo Manfredi e la resecazione del molo mediano nonché il completamento del dragaggio del canale di ingresso, finanziati con DM 330 del 13/08/2021 (fondi complementari al PNRR). In sintesi, le principali motivazioni che hanno portato alla redazione della proposta di ATF, in corso di approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture, si rinvengono nella necessità di valorizzare e potenziare le infrastrutture dedicate al traffico crocieristico, in forte sviluppo, nonché alla edigenza di ridurre, per motivi di sicurezza della navigazione, il conflitto tra i transiti delle unità da diporto dirette alla darsena a tergo del molo Manfredi e le unità navali da crociera.

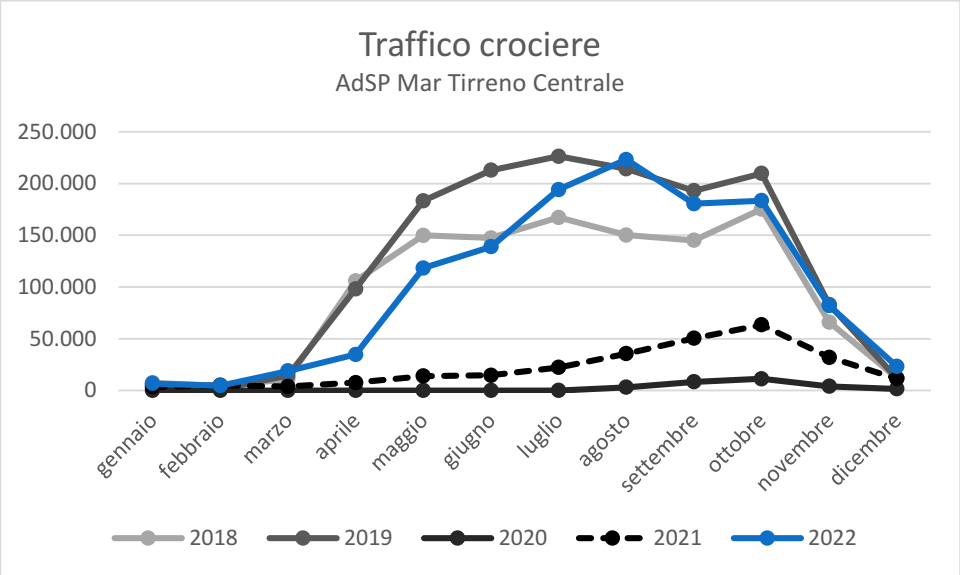
2. L'ANDAMENTO DELLA DOMANDA NEI PORTI DELLA CAMPANIA

L'evoluzione del traffico nel quinquennio 2018-2022

Analizzando il quinquennio 2018-2022, i porti della Campania presenti nell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) hanno registrato una crescita dei traffici dal nei primi due anni 2018-2019 sia nel settore delle merci che in quello dei passeggeri, per poi registrare un netto decremento nel 2020, anno in cui c'è stata la pandemia da Covid-19. Come evidenziato nella seguente Figura 1, il principale aumento registrato tra tutte le categorie di traffico nei primi due anni riguarda quello crocieristico, di fatti si è passati da 1.140.000 circa di passeggeri crocieristi nel 2018 a 1.450.000 circa nel 2019, con un aumento considerevole del 27%. La pandemia ha poi causato una battuta d'arresto del settore registrata in tutto il 2020, per effetto del blocco totale del traffico determinato dal lock down, sebbene la programmazione degli approdi crocieristici per il 2020, se non fosse stata del tutto cancellata dalla pandemia, avrebbe fatto registrare un ulteriore, robusto, incremento del numero di passeggeri per i porti di Napoli e Salerno.

I primi segni di ripresa si sono verificati solo a partire dal secondo trimestre del 2021 sebbene si era ancora a poco più del 10% del traffico prepandemico, concludendo l'anno con appena 260.000 passeggeri scalati quasi totalmente nel solo porto di Napoli. Solo nel 2022 si sono invece raggiunti quasi gli stessi traffici del periodo antecedente alla pandemia, registrando durante tutto l'anno 1.200.000 passeggeri crocieristi.

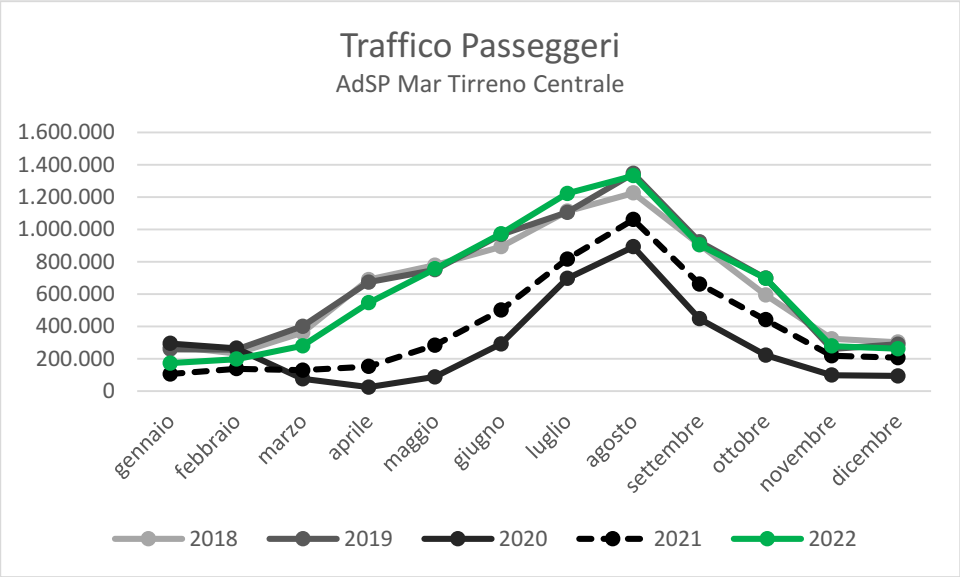
Figura 1 – Evoluzione del traffico crocieristico (numero passeggeri)



Come si evidenzia dalla Figura 2, anche il settore dei passeggeri ha risentito degli effetti del lock down a partire dal marzo 2020, anche se in maniera meno evidente rispetto al settore crocieristico. Seppur registrando una diminuzione complessiva annua del 56% nel 2020, è stato conservato infatti il consueto andamento stagionale che registra un aumento nei mesi estivi. Sempre conservando il trend stagionale, il 2021 ha registrato un incremento complessivo del traffico passeggeri dell'AdSP pari al 35% rispetto al 2020, per poi raggiungere i 7.626.000 passeggeri nel 2022, solo il 4% in meno rispetto al periodo prepandemico.

Tenendo conto delle differenti dinamiche tra i porti del sistema campano, si sottolinea che mentre lo scalo napoletano ha registrato nel 2022 lo stesso decremento percentuale (-5%) per le Autostrade del Mare e per il corto raggio, nel porto di Salerno c'è stato invece un aumento del 18% del cosiddetto traffico delle Vie del Mare rispetto al 2019, e un notevole decremento delle Autostrade del Mare pari al -44%, avendo registrato a fine 2022 solo 130.000 passeggeri circa su navi Ro-Pax contro più di 750.000 nel 2019.

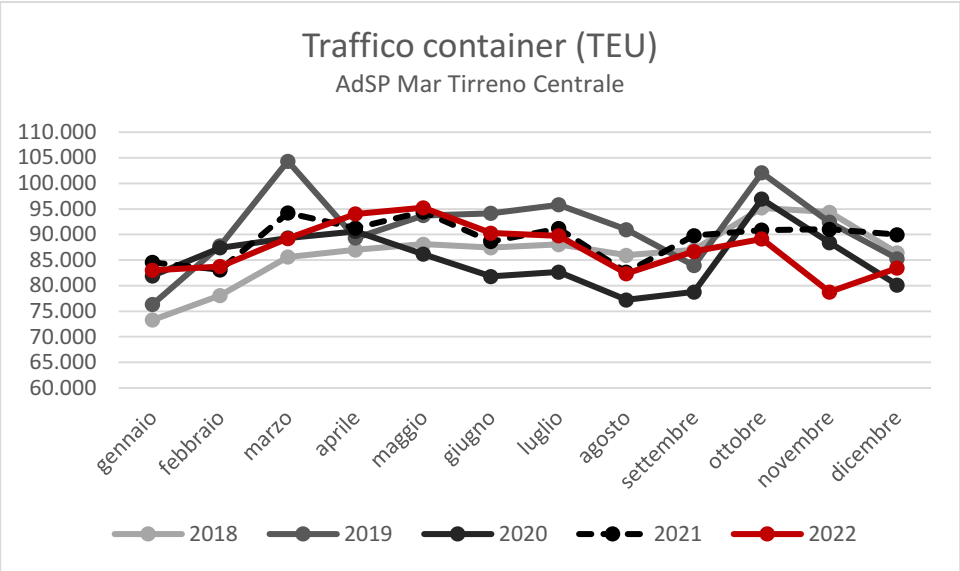
Figura 2 - Evoluzione del traffico passeggeri



Il settore delle merci è quello che ha risentito meno della pandemia da Covid-19. Ad eccezione dell'anno 2020 in cui i porti dell'AdSP hanno registrato una leggera flessione dei traffici (-7%), nei restanti anni del quinquennio le tonnellate complessive di merci trasportate sono rimaste piuttosto stabili attestandosi sui 33 milioni circa.

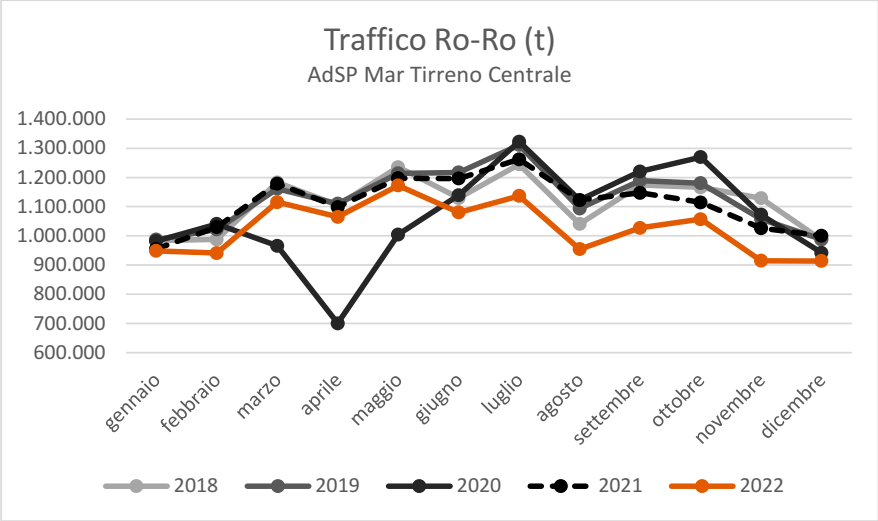
Analizzando maggiormente in dettaglio le principali tipologie di traffico, come evidenziato nella seguente Figura 3 il settore dei container ha visto, già negli anni precedenti alla pandemia, dinamiche diverse tra i due scali dell'AdSP. In particolare, il porto di Napoli ha registrato un aumento del 17% tra il 2018 e il 2019, mentre il porto di Salerno ha subito negli stessi anni un decremento di più dell'8%. Contrariamente a quanto avvenuto per il settore passeggeri, la pandemia ha causato nel 2020 un decremento del traffico containerizzato dei due porti di circa il 7% rispetto al 2019, gap recuperato quasi pienamente già a partire dal 2021 (+5%). Nel 2022 i TEU movimentati nei due porti dell'AdSP ammontano a circa 1.050.000, facendo registrare il 2% in più rispetto ai valori prepandemici.

Figura 3 – Evoluzione del traffico container (TEU)



Nel settore delle autostrade del mare, che costituisce una delle aree più interessanti per assicurare connettività lungo le dorsali principali del traffico commerciale, si registra complessivamente un diverso comportamento tra i porti di Napoli e Salerno per effetto di dinamiche differenti all'intero del sistema portuale. Infatti, mentre lo scalo partenopeo ha registrato prima un leggero aumento dei traffici Ro-Ro tra il 2018 e il 2019 e poi un sostanziale decremento nel 2020 a causa della pandemia (-29%), per il porto di Salerno è stato rilevato un decremento del 13% tra 2018 e 2019, dato mantenuto però durante la pandemia (+0,5% rispetto al 2019). Complessivamente, come illustrato in Figura 4, nei due porti ci si attesta nel 2022 su 1.037.000 veicoli trasportati, contro 1.114.000 veicoli nel periodo prepandemico (-7% rispetto al 2019).

Figura 4 - Evoluzione del traffico Ro-Ro (tonn)



3. ZONE ECONOMICHE SPECIALI: AGGIORNAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE

Le Zone Economiche Speciali (ZES) sono zone geograficamente delimitate e costituite da aree anche non adiacenti, ma che presentano tra di loro un nesso economico-funzionale. Sono state introdotte grazie al d.l. n. 91 del 20 giugno 2017 e al momento sono state individuate 8 ZES: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Le ZES permettono di beneficiare di specifiche agevolazioni fiscali (credito di imposta per un massimo di 50 milioni di euro, dal 2021 con il c.d. decreto semplificazioni, il massimale è stato rialzato a 100 milioni di euro) ed anche di semplificazioni burocratiche che permettono di abbreviare i tempi e di agevolare le imprese che intendono effettuare investimenti in tali aree.

Per comprendere a pieno l'importanza delle ZES, è fondamentale un breve excursus del quadro normativo di riferimento. Di seguito alcune tappe che hanno caratterizzato la prima fase del processo legislativo delle ZES e che ne hanno consentito l'istituzione:

- Il *Regolamento recante l'istituzione di Zone Economiche Speciali*, contenuto nel Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 gennaio 2018, ha definito i criteri e i metodi per la costituzione delle ZES.
- La Delibera della Giunta Regionale Campania n. 175 del 28/03/2018 ha introdotto il *Piano di Sviluppo Strategico ZES Campania*.
- Il DPCM dell'11 maggio 2018 ha portato all*'istituzione della ZES Campania* e della ZES Calabria.
- Il d.l. n. 135 del 14 dicembre 2018, invece, comprende due misure importanti. Da una parte, viene introdotta la possibilità per le imprese di sospendere l'IVA e i dazi doganali per le merci che saranno stoccate all'interno di suddette aree. Dall'altra, viene prevista la riduzione di un terzo dei termini per alcuni procedimenti amministrativi: ambientali, autorizzazioni paesaggistiche, in materia edilizia, concessioni demaniali portuali. È previsto, inoltre, il dimezzamento dei tempi per autorizzazioni, licenze, permessi o concessioni che richiedono pareri, intese, e concerti di competenza di più Amministrazioni.

La normativa sulle Zone Economiche Speciali è in continua evoluzione ed aggiornamento e quella che potremmo definire come la seconda fase del processo legislativo delle ZES, si inaugura con la Legge di Bilancio del 2020, che introduce la figura del *Commissario straordinario ZES.* Egli svolge la funzione di Presidente del Comitato di indirizzo della ZES, garantisce l'insediamento e la piena operatività delle aziende che intendono effettuare investimenti ed assicura l'efficacia delle attività produttive nell'ambito della ZES. Con DPCM del 27 ottobre 2021 è stato nominato come Commissario Straordinario della ZES Campania l'*avv. Giuseppe Romano*.

Altra importante novità è introdotta dal decreto semplificazioni (d.l. N.77/2021) che ha aumentato il limite massimo del *credito d'imposta a 100 milioni di euro* per gli investimenti delle imprese e ha inserito il procedimento dell'*autorizzazione unica*, che sostituisce tutte le precedenti autorizzazioni, concessioni e pareri. L'autorizzazione unica è rilasciata dal Commissario all'esito di un'apposita conferenza di servizi, alla quale partecipano le amministrazioni interessate. L' attività del Commissario Straordinario è supportata dall'Agenzia per la Coesione territoriale con proprio personale tecnico e amministrativo.

Un ulteriore elemento positivo, è riportato dalla Legge di Bilancio 2021, che ha individuato una specifica agevolazione fiscale per le imprese che vogliono intraprendere una nuova iniziativa economica nelle ZES, per le quali, *l'imposta sul reddito è ridotta del 50 per cento* a decorrere dal periodo d'imposta in cui è stata intrapresa la nuova attività e per i sei periodi d'imposta successivi. Per il riconoscimento di tale agevolazione, le imprese devono mantenere la loro attività nelle ZES per almeno dieci anni e conservare i posti di lavoro creati nell'ambito della propria attività.

Da citare è anche il d.l. n. 152/2021 che ha previsto la realizzazione di uno *sportello unico digitale*, ossia una piattaforma attraverso la quale le imprese che intendono presentare un progetto di insediamento in un'area ZES, possono inoltrare la richiesta di autorizzazione necessaria. Lo sportello unico del Commissario della ZES Campania è operativo da fine febbraio 2022. Su tale sito è consultabile l'avviso della prima gara per l'attuazione degli investimenti nella ZES Campania previsti dal PNRR.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha stanziato, a seguito del Decreto interministeriale n.492/2021, circa 630 milioni di euro per investimenti infrastrutturali volti ad assicurare lo sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti e con le reti Trans Europee. In particolare, per quanto riguarda la ZES Campania, negli allegati del succitato decreto interministeriale, sono stati allocati circa 136 milioni di euro. A queste risorse, si individuano altri 1,2 miliardi di euro che il PNRR riserva a interventi sui principali porti del Mezzogiorno.

Gli interventi devono rientrare nei seguenti ambiti:

a. collegamento di "ultimo miglio", volto a realizzare efficaci collegamenti tra le aree portuali ed industriali e la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale facente parte delle reti di trasporto principali;
b. digitalizzazione e potenziamento della logistica, urbanizzazioni green e lavori di efficientamento energetico ed ambientale nelle aree retroportuali e nelle aree industriali appartenenti alle ZES;
c. potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, nell'intento di aggiornare il Sistema Informativo Territoriale (SIT) predisposto dalla Regione Campania, per quanto riguarda i Porti di propria competenza, ha effettuato nel 2019 una prima ricognizione degli immobili o aree disponibili nelle aree ZES di propria competenza ed una seconda ricognizione nel 2021. Al fine della promozione di tale strumento, e della verifica sulla presenza delle condizioni per il recepimento di nuovi insediamenti, su richiesta del Commissario ZES Campania, avv. Giuseppe Romano, si è effettuata una nuova indagine nell'aprile 2022.

Inoltre, è stato archiviato l'elenco dei Comuni inclusi nella ZES presente sul sito dell'Agenzia della Coesione Territoriale. Tale documentazione contiene le particelle catastali dei Comuni inclusi integralmente o parzialmente nella ZES Campania. In particolare, sono state evidenziate le particelle ricadenti nell'area ZES di competenza dell'AdSP MTC ed è stato creato apposito database con tutte le informazioni relative ad ogni singola area (N° ZES, Codice Comune, Sezione, Foglio, Particella Area Mq, Area Ha, Tipo).

Infine, nel corso del 2022, nell'ottica di aggiornare le aree geografiche della ZES Campania, l'AdSP MTC ha riconfermato all'Assessorato alle Attività Produttive della Regione Campania, la perimetrazione delle aree ZES dei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare, già presentata nel 2018 nelle prime fasi di consultazione del Piano di Sviluppo Strategico della ZES Campania.

4. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELL'ADSP

Il D.Lgs. n. 169 del 04/08/2016, espressione della "riforma porti", ha introdotto le AdSP ed ha innovato la disciplina in materia di pianificazione portuale introducendo il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP). È stata questa la via prescelta dal legislatore per ridurre inutili sovrapposizioni e concorrenze tra porti che insistono su tratti di costa sottesi ad uno stesso territorio. Tenuto conto delle peculiarità e delle vocazioni di ciascun porto nella competenza di una AdSP, il PRdSP deve delimitare l'ambito portuale ed individuare le aree retroportuali destinate alla produzione industriale e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, stabilire le destinazioni funzionali e definire le caratteristiche generali delle opere di grande infrastrutturazione.

Il D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017 recante "Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169" ha nuovamente modificato la disciplina in materia di pianificazione portuale, introducendo il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) a cui seguiranno i Piani Regolatori Portuali dei singoli scali. Il DPSS definisce gli obiettivi di sviluppo del Sistema Portuale e le azioni necessarie al loro conseguimento, ossia pianifica su scala territoriale, nel lungo periodo, coerentemente a quanto previsto dal Piano Nazionale dei Traporti e della Logistica (PNTL), agli orientamenti europei in tema di portualità ed al Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL). I singoli Piani Regolatori Portuali, di attuazione del DPSS, approfondiranno gli orientamenti di sviluppo dei singoli scali marittimi, definendo le opere da realizzare, soprattutto quelle di grande infrastrutturazione, ossia pianificheranno su scala locale, per il breve e medio periodo.

Il predetto D.Lgs n. 169 del 04/08/2016 introduce anche l'articolo 4-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 sulla sostenibilità energetica che, al comma 2, prevede anche che le Autorità di Sistema Portuale promuovano la redazione di un Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica (CO2), sulla base delle linee guida adottate dal MATTM, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture.

4.1 Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema

In recepimento dei nuovi dettami normativi l'attuale vertice dell'AdSP ha quindi avviato immediatamente la redazione del DPSS riuscendo, in poco più di un anno, a definire e condividere, con i comuni interessati dai tre porti del sistema portuale, gli obiettivi da perseguire e le loro strategie di sviluppo. Il DPSS, dopo un laborioso processo di condivisione con gli stakeholders e dopo aver acquisito i pareri favorevoli sia dei Comuni interessati (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) che della Regione Campania, è stato quindi sottoposto al MIMS per la sua approvazione. Nel corso del 2022 il DPSS ha quindi concluso il suo iter approvativo con il Decreto Ministeriale n.251 del 05.08.2022.

Il DPSS ha in sintesi individuato dieci obiettivi e 28 azioni, che rappresentano il punto di partenza di un nuovo approccio dinamico e partecipato alla pianificazione del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, in risposta agli esiti delle analisi del quadro conoscitivo e dell'analisi delle criticità e dei fabbisogni attualmente esistenti. Il livello di approfondimento pianificatorio e progettuale delle singole azioni è stato eterogeneo ed ha tenuto conto del diverso grado di maturità di ciascuna azione, in una logica di piano-processo e della volontà di definire un approccio partecipativo e condiviso basato sul monitoraggio degli andamenti tendenziali e degli effetti dello strumento di pianificazione. Ciò ha portato alla definizione di un'agenda di lavoro per la AdSP finalizzata a rispondere, nel tempo, alle criticità e ai fabbisogni evidenziati.

In sintesi, il quadro sinottico degli obiettivi e delle azioni individuate nel DPSS, a cui si rinvia per una lettura integrale dei contenuti, è riportato nella seguente tabella:

Obiettivi	Azioni
O1. Accessibilità marittima e sicurezza della navigazione	**A1.1.** Potenziamento e manutenzione delle opere di difesa (Tutti i porti) **A1.2.** Escavo dei fondali (Tutti i porti)
O2. Accessibilità terrestre stradale e ferroviaria	**A2.1.** Riattivazione/riassetto del terminal ferroviario e dei collegamenti ferroviari (Porto di Napoli) **A2.2.** Ottimizzazione della viabilità interna, razionalizzazione dell'interazione della viabilità porto-città, riassetto dei gates (Porti di Napoli e Castellammare di Stabia)
O3. Razionalizzazione del sedime portuale e aumento selettivo della capacità	**A3.1.** Valutazione del fabbisogno di accosti, considerando anche l'evoluzione del naviglio e lo sviluppo dei traffici, per i vari segmenti (Tutti i porti) **A3.2.** Completamento del Terminal contenitori di Levante (Porto di Napoli) **A3.3.** Riassetto funzionale del sedime e ottimizzazione della configurazione portuale (Porto di Napoli) **A3.4.** Potenziamento funzionale e ottimizzazione della configurazione portuale (Porto di Salerno) **A3.5.** Potenziamento funzionale ed ottimizzazione della configurazione portuale (Porto di Castellammare di Stabia)
O4. Ottimizzazione delle relazioni Porto-città	**A4.1.** Recupero del waterfront (affaccio e penetrazione urbana) e qualificazione del margine (Porti di Napoli e Castellammare di Stabia) **A4.2.** Sviluppo del diporto nautico (Porti di Napoli e Castellammare di Stabia) **A4.3.** Valorizzazione del patrimonio architettonico (Porti di Napoli e Castellammare di Stabia) **A4.4.** Miglioramento della qualità dello spazio aperto interno porto (Porti di Napoli e Castellammare di Stabia)
O5. Innovazione tecnologica e transizione digitale	**A5.1.** Sviluppo del *Port Community System* – PCS (Tutti i porti) **A5.2.** Sostegno alla transizione digitale della AdSP e delle imprese portuali (Tutti i porti) **A5.3.** *Fast corridors* (Porti di Napoli e Salerno)
O6. Sostenibilità ambientale e transizione energetica	**A6.1.** Nuovi carburanti e *cold ironing* (Tutti i porti) **A6.2.** *Green ports* e riduzione della *carbon footprint* (Tutti i porti)
O7. Sostegno alle attività industriali e produttive in ambito portuale	**A7.1.** Sostegno e potenziamento della cantieristica e delle riparazioni navali (Porti di Napoli e Castellammare di Stabia) **A7.2.** Zone Economiche Speciali (Tutti i porti)
O8. Promozione del sistema portuale, formazione, ricerca e rapporti con il territorio	**A8.1.** Sviluppo del *Port center* e delle attività di promozione (Tutti i porti) **A8.2.** Accrescimento dei rapporti di collaborazione con le università e con i centri di ricerca regionali (Tutti i porti) **A8.3.** Verifica della possibilità di estensione della circoscrizione territoriale di competenza dell'AdSP (Tutti i porti) **A8.4.** Insediamento di organismi internazionali (candidatura EMSA)
O9. Ottimizzazione delle relazioni porto – territorio	**A9.1.** Ottimizzazione percorsi interazione turisti/porto-città (Porto di Napoli) **A9.2.** Sviluppo sostenibile del trasporto crocieristico in ambito regionale (Tutti i porti) **A9.3.** Integrazione porti – interporti – logistica regionale (Porti di Napoli e Salerno)
O10. Monitoraggio e attuazione del Piano	**A10.1.** Ufficio per il monitoraggio e l'attuazione del DPSS (Tutti i porti) **A10.2.** Sistema di monitoraggio e di supporto alle decisioni (Tutti i porti)

Tali obiettivi ed azioni saranno poi declinati attraverso studi di settore e progetti di fattibilità nei successivi piani regolatori dei porti del sistema portuale.

4.2 Il Documento Energetico Ambientale del Sistema Portuale

In ottemperanza alle indicazioni delle Linee Guida del Ministero, nel processo di formazione dei contenuti del DEASP, si è partiti quindi dalla fotografia della situazione esistente, in termini di consumi energetici e di emissioni di CO2, attraverso la valutazione della cosiddetta "Carbon Foot Print" del Sistema Portuale del Mar tirreno Centrale, secondo quanto previsto anche dalla norma UNI 14064.

Tale processo, già iniziato nel 2019 con la redazione di un Deasp Preliminare, è continuato nel corso del 2020 con un approfondimento di tutti gli aspetti propedeutici ad una comprensione più dettagliata della situazione energetico-ambientale delle aree portuali oggetto dello studio; è proseguita, infatti, la raccolta sia dai dati di consumi di energia che degli interventi per i quali sono disponibili studi di fattibilità adeguati.

La redazione del documento ha tenuto in conto gli indirizzi di pianificazione portuale in essere, relativamente alle emissioni inquinanti, consentendo così l'individuazione di un quadro di obiettivi integrati generali ed evidenziandone le priorità. Tali obiettivi e priorità sono, quindi, quelli dell'Autorità del Sistema Portuale, in modo da indirizzare adeguatamente tutto il processo.

Sono stati, quindi, individuate le misure e gli interventi utili a raggiungere gli obiettivi previsti, anche attraverso la valutazione della loro fattibilità, prendendo in esame gli elementi più strettamente connessi all'obiettivo energetico-ambientale prioritario previsto.

Il suddetto Documento Energetico nella sua versione finale è stato poi approvato per la prima volta con delibera del Presidente n.287 del 17.12.2020.

Per quanto riguarda l'estensione temporale del DEASP, gli interventi e le misure possibili per la riduzione delle emissioni necessitano complessivamente di un tempo medio lungo e quindi di obiettivi temporale al 2030, sia per gli iter autorizzativi sia per l'individuazione degli investimenti da realizzare, considerando che si sta operando in un settore con una rapidissima evoluzione tecnologica ed una significativa evoluzione dei costi. Alcuni interventi, per la priorità e per lo stato di realizzazione più avanzata, hanno invece una tempistica prevista nel breve-medio periodo.

È necessario, infatti, alla luce dei vincoli e delle opportunità presenti coniugare la visione di medio e lungo periodo con una gradualità attuativa realistica, coerente con la tempistica degli interventi e con le criticità esistenti.

Lo scenario delineato dal DEASP si proietta pertanto in un orizzonte temporale lungo che consente, con un'adeguata pianificazione e programmazione delle attività, di perseguire credibilmente anche obiettivi di sviluppo sostenibile delle tre aree portuali in un orizzonte di breve e medio periodo.

Da ciò deriva che il DEASP, strumento operativo, non soggetto ad approvazioni sovraordinate, dovrà essere valutato ed eventualmente aggiornato almeno ogni tre anni, con la possibilità di adeguamenti intermedi. L'approfondimento di tale aggiornamento dipenderà dall'entità dei cambiamenti intervenuti nel triennio, fino all'effettuazione di una nuova valutazione della CFP, nel caso il quadro energetico ambientale sia modificato in modo significativo.

Considerando il tempo intercorso dalla sua ultima versione approvata, nonché i nuovi indirizzi e gli obiettivi introdotti dal DPSS, sarebbe opportuno, nel corso del prossimo triennio 2023-2025 che tale documento venga aggiornato per tener conto delle modifiche sopravvenute degli scenari previsionali.

4.3 Atti di Pianificazione del Porto di Napoli

4.3.1 Il Piano Regolatore Portuale Vigente

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

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

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

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

La necessità di ampliamento del porto di Napoli, che deteneva il primato nazionale del movimento passeggeri, era evidenziata dall'incremento generalizzato del traffico, unitamente alla previsione di un'ulteriore crescita dell'attività produttiva per la maggiore ricettività di navi che la prossima completa entrata in funzione del nuovo grande Bacino di Carenaggio avrebbe determinato.

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

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

- traffico combustibili per impianti termoelettrici della SME (prima darsena a Levante della darsena Petroli);
- commerciale (seconda e terza darsena);
- traffico petroli (quarta darsena, divisa in due da un pontile per l'accosto di grandi petroliere).

La pianificazione dell'espansione del porto verso levante è stata una diretta conseguenza della localizzazione di stabilimenti industriali (centrale termoelettrica Maurizio Capuano e stabilimento Cirio) in area demaniale lungo la fascia costiera ad oriente del pontile Vigliena, fatto che ha sancito la natura industriale della zona urbana retrostante.

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

4.3.2 Varianti al PRP del 1958

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

- prima Variante del 24.10.75 (non ritrovata agli atti) approvata con DM n.4816 del 2.2.1976, voto n.771 del 12.11.1975 del C.S.L.L.PP. Terza Sezione.
- seconda Variante del 6.5.1976 redatta dall'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Napoli (n.3710) per conto del CAP di Napoli e approvata con DM n.2388 del 4.6.1976, voto n.455 del 12.5.1976. La Variante prevedeva l'ampliamento della darsena Villa del Popolo mediante la costruzione di un nuovo molo radicato alla testata del molo Carmine (l'attuale molo Martello) in sostituzione di un molo a martello ivi esistente. L'illustrazione di tale variante si evince dal voto citato.
- terza Variante predisposta dal Consorzio Autonomo del Porto di Napoli in data 1.11.1978 e approvata con DM n.1643 del 2.1.1979, voto n.739 del 17.1.1979 del C.S.LL.PP. relativa all'acquisizione delle aree a monte dell'attuale cinta doganale, come variante d'uso delle aree urbane del PRP 1958 per l'ampliamento della rete ferroviaria portuale. L'illustrazione di tale Variante si evince dal voto citato.
- quarta Variante predisposta dal Consorzio Autonomo del Porto di Napoli in data 21.10.1981 e approvata con DM n.3409 del 8.11.1982, voto n.669 del 14/20.1.1982 del C.S.LL.PP. relativa allo spostamento del fascio binari nella zona di ampliamento portuale e sistemazione delle aree di risulta.

Delle quattro Darsene previste dal PRP vigente è stata realizzata, peraltro in modo incompleto, solo la darsena di Levante, che è rimasta inutilizzata sino al recente passato anche e soprattutto per l'assenza di un suo collegamento stradale e ferroviario con il restante tessuto portuale e per le evidenti limitazioni al suo esercizio imposte dal traffico di prodotti petroliferi nell'adiacente Darsena Petroli.

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

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

- la prima versione del Nuovo PRP del porto di Napoli è stata adottata dal Comitato Portuale con delibera n. 77 del 19/12/2000 (oggetto dell'Intesa con il Comune di Napoli approvata dal Consiglio Comunale con delibera n. 261 del 26/07/2002) e con successiva delibera del Comitato Portuale, n. 31 del 23/12/2002 di adozione definitiva dopo la sopravvenuta Intesa con il Comune

di Napoli;

- la seconda versione definitiva del nuovo PRP, modificata ed aggiornata in coerenza con definitiva del Piano Regolatore Portuale, modificata ed aggiornata in coerenza sia con quanto previsto dalle "Linee d'indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti allo sviluppo sostenibile del Porto di Napoli" (approvate con delibera CP n. 30 del 28.7.2011) sia con le opere previste dal "Grande progetto logistica e porti: sistema integrato portuale di Napoli", inserito nel Programma Operativo Regionale 2007/2013, è stato adottato dal Comitato portuale con delibera n.20 del 28.09.2012, successivamente all'intesa con il comune di Napoli sancita con delibera n.33 del Consiglio Comunale del 03.08.2012.

4.3.4 Accordi di Programma ed Adeguamenti Tecnici Funzionali

Nelle more del completamento degli iter approvativi dei nuovi PRP del porto di Napoli, per consentire la progettazione ed esecuzione di opere ritenute di prioritaria importanza dall'Autorità Portuale, sono stati perfezionati e regolarmente approvati:

- un accordo di programma in data 23.12.2000 con Regione Campania, Comune di Napoli, Capitaneria di Porto di Napoli, Università Federico II° di Napoli, Ministero dei Trasporti e Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di progettare e realizzare il tombamento della Darsena di Levante per la realizzazione il Terminal contenitori ed un porto turistico in località Vigliena;
- l'adeguamento tecnico funzionale del molo Immacolatella Vecchia per tener conto delle nuove esigenze del traffico passeggeri delle isole maggiori;
- l'adeguamento tecnico funzionale dei moli Flavio Gioia e Giovanni Bausan per consentire l'ormeggio di navi portacontainer di maggiori dimensioni;
- l'adeguamento Tecnico Funzionale della calata Beverello per migliorare l'utilizzo della banchina destinata al traffico passeggeri per le isole minori e la sicurezza della navigazione durante le fasi di ormeggio e partenza degli aliscafi, con costruzione di nuoivi pontili;
- l'adeguamento Tecnico Funzionale al molo Bausan per la costruzione di n. 2 nuove gru a portale;
- l'adeguamento Tecnico Funzionale nell'area cantieristica per l'adeguamento funzionale del bacino di carenaggio n. 3;
- l'adeguamento Tecnico Funzionale nell'area della calata petroli per il rafforzamento delle banchine e l'escavo dei fondali prospoicienti

4.4 Atti di Pianificazione del Porto di Castellammare di Stabia

4.4.1 Il Piano Regolatore Portuale Vigente

Il Porto di Castellammare di Stabia è stato incluso nella circoscrizione demaniale marittima dell'Autorità portuale di Napoli con Decreto del Ministero dei Trasporti del 19/09/2006[1]. Il Piano regolatore tuttora vigente, è stato approvato con decreto congiunto del Ministero dei LL.PP. e della Marina Mercantile, n.10522 del 16.01.1962.

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

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

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

1) Il prolungamento della diga foranea per ml. 475 che doveva essere effettuato con cassoni galleggianti in c.a. affondati in opera su apposito imbasamento, allo scopo di proteggere dai mari di traversia principale e secondaria le nuove banchine portuali. In prossimità della testata di detto era prevista la realizzazione di un pennello in scogliera con berma larga ml. 5,00 rasata alla stessa quota del praticabile interno del sopraflutto, con scarpata di pendenza 2/1, e della lunghezza - compreso la testata - di ml. 40 circa. Il pennello in questione aveva la funzione di smorzare l'intensità del moto d'espansione delle onde che, aggirando la tastata del molo di sopraflutto, avrebbe creato una sensibile risacca longitudinale lungo tutto il fronte interno dell'opera foranea, con conseguente perturbazione nello specchio portuale.
2) La ricostruzione rettificata e spostata verso mare della "Banchina Marinella" con pile indipendenti di massi artificiali, sistemati su un idoneo scanno di imbasamento, della lunghezza di ml. 330.
3) la costruzione di un pontiletto di approdo, nella zona del molo sottoflutto, della lunghezza di ml.70 circa e larghezza ml. 10, costruito con cassoni galleggianti in c.a. affondati in opera su adatto scanno di imbasamento. Le dimensioni di tale pontiletto si erano dovute contenere per non creare ostacoli al varo di Navi di grosso tonnellaggio dagli scali del Cantiere.
4) La ricostruzione della "Banchina di Mare Morto" spostata verso mare ed allineata alla nuova banchina Marinella, mediante pile indipendenti di massi artificiali sistemati su idoneo scanno di imbasamento, della lunghezza di circa ml.100.
5) La costruzione di un pontile di approdo della lunghezza di ml. 200 e larghezza, ml. 50 che doveva inglobare il pennello Quartuccio. Detto pontile doveva essere costruito per la parte interna al bacino portuale a parete verticale, con pile indipendenti di massi artificiali poggiati su di un imbasamento in pietrame e, per la parte esterna, con infrastruttura a scogliera - atta a smorzare il moto ondoso di espansione e impedire così la esasperazione di detto moto sul litorale cittadino - e sovrastruttura a giorno per consentire quindi, specie nel periodo estivo, l'attracco, anche da questo lato, di natanti in genere ma più- precisamente di quelli adibiti al traffico passeggeri.
6) La escavazione di una zona, di circa mq. 210.000, antistante le nuove opere, per avere i fondali del bacino ed il tirante d'acqua delle nuove banchine di m.9,00.
7) la recinzione di tutta la zona portuale e la costruzione dì una strada dì accesso, con imbocco sulla strada per Sorrento, alle opere foranee. Detta strada doveva avere uno sviluppo di ml. 1700 circa ed una larghezza di ml. 4,00. La sua costruzione era ritenuta indispensabile per evitare che l'accesso alle opere foranee fosse soggetta alla servitù del passaggio attraverso l'area del Cantiere Navale.

4.5 Atti di Pianificazione del Porto di Salerno

4.5.1 La strumentazione di Piano vigente (P.R.P.) e l'Adeguamento Tecnico Funzionale dell'anno 2010

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

- ✓ il **Piano Regolatore Portuale** elaborato dalla Sez. OO.MM. del Genio Civile, approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto 17/07/1974 n.444 e successivamente con Decreto Interministeriale 10/12/1974 n.3233;
- ✓ l'ultima **variante** al sopra citato Piano è stata redatta dall'Autorità Portuale di Salerno nel luglio 2008 ed è stata **adottata con Delibera di Comitato Portuale n. 17 del 13.10.2008**, previa

condivisione del Comune di Salerno espressa con Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 30.07.2008. L'Autorità Portuale di Salerno non ne ha completato l'iter procedurale di approvazione in quanto si è ritenuto più opportuno ricorrere allo strumento dell'Adeguamento Tecnico-Funzionale, anche al fine di abbreviare i tempi occorrenti alla realizzazione di alcune importanti infrastrutture portuali, indispensabili per il mantenimento dei traffici storici e consolidati);

- ✓ l'**"Adeguamento Tecnico-Funzionale" del marzo 2010**, approvato dal Consiglio Superiore LL. PP. con Voto n. 53 del 27.10.2010, che - in estrema sintesi - autorizza questo Ente a realizzare le seguenti infrastrutture nell'ambito del Porto Commerciale:
    - approfondimento dei fondali (m –17,00 nel canale di accesso; m –16,00 nel bacino di evoluzione; m –15,00 all'interno della darsena centrale e di quella di Ponente; m – 11,50 nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio ed alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi);
    - consolidamento dei cigli banchinati;
    - allargamento di m 100 dell'imboccatura portuale, che si consegue tecnicamente mediante l'accorciamento del molo di sottoflutto di una pari lunghezza, rendendo necessario anche il prolungamento della diga foranea (molo di sopraflutto) di m 200;
    - prolungamento del Molo Trapezio di m 130, mediante il prolungamento del molo stesso di 70 m per ciascun lato banchinato che passa da m 380 a m 510;
    - prolungamento del Molo Manfredi di m 180 da m 170 a m 350.

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

Al fine di raggiungere tale obiettivo, si è reso necessario ricorrere alla redazione di un **nuovo "Piano Regolatore Portuale" (2016)**, con la procedura di cui all'art. 5 della legge 84/94.

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

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

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

Pertanto, il "Piano Regolatore Portuale 2016" avrebbe consentito, sostanzialmente, l'ampliamento dell'infrastruttura portuale nel suo complesso, mediante i seguenti interventi:

- ulteriore prolungamento del Molo Manfredi (circa 220 m), con allargamento costante della sezione trasversale di quest'ultimo fino a 50 m, da destinare esclusivamente al traffico crocieristico (realizzazione del nuovo Polo Crocieristico
  di Salerno), al netto di ulteriori 10 m di larghezza, da destinare al futuro porto di Santa Teresa. Cosicché, a lavori ultimati, l'infrastruttura avrebbe larghezza complessiva di 60 m;
- ampliamento (verso mare) della sezione trasversale costante del praticabile della diga foranea. Prevista una larghezza complessiva di 55 m, di cui 40 m destinati all'accoglimento di passeggeri e mezzi adibiti al loro trasporto, i restanti 15 m destinati al contenimento delle lame d'acqua tracimanti;
- ampliamento del Molo di Ponente (di circa 24.800 m²) mediante un suo prolungamento lineare di 300 m in direzione sud-est ed un allargamento dell'attuale sezione trasversale di 22 m. Un importante previsione progettuale riguardante la testata della diga di sottoflutto è rappresentata da un piccolo bacino protetto denominato 'darsena di servizio' destinato ad accogliere i cosiddetti servizi tecnico-nautici del porto (i rimorchiatori, le imbarcazioni degli operatori portuali-piloti, ormeggiatori. Detto bacino comprenderebbe tratti di banchine attraccabili, lunghi rispettivamente 81 m, 30 m, 82 m, 35 m e 50 m, nonché un'imboccatura larga 40 m. La superficie dello specchio acqueo protetto sarebbe pari a 8.000 m². Nell'angolo sud-orientale del bacino è stata ricavata un'area emersa di forma rettangolare, di dimensioni 35 x 30 m², all'interno della quale collocare un edificio comprendente la torre di controllo (formalmente chiesta all'Autorità Portuale di Salerno dai Piloti), i locali a servizio degli operatori dei Servizi Tecnico Nautici;
- ampliamento superficiale del Molo Trapezio (di 7.470 m²) mediante il prolungamento del molo stesso di 70 m per ciascun lato banchinato (tale che, in testata, la detta infrastruttura abbia lunghezza di 90 m);
- ampliamento superficiale del Molo 3 Gennaio, tale da realizzare un fronte complessivo in testata molo di 120 m ed un definitivo incremento di superficie banchinata pari a circa 12.890 m²;
- riconfigurazione dell'attuale linea di battigia della c.d. "Vecchia Darsena". Ai fini della completa e coerente utilizzazione della darsena, si era deciso di mantenere integralmente la configurazione prevista dall'Adeguamento Tecnico- Funzionale del 2010 che conferma le attività che storicamente si sono sempre svolte nell'ambito portuale di che trattasi. La sistemazione finale della citata darsena, ferma restando la sua destinazione ad attività di pesca, sportivo/associazionistica, diportistica e cantieristica, sarebbe stata oggetto di successiva progettazione di dettaglio da attuarsi in relazione alle future esigenze.

Per inciso, maggior chiarezza e sintesi, occorre evidenziare che il P.R.P dell'anno 2016 fu, come anzidetto, adottato con Delibera di Comitato Portuale dello stesso anno ma non approvato ai sensi di legge; la sua valenza è, pertanto, limitata alle previsioni di cui all'art. 22, comma 6, del D.lgs. n. 169 del 4/8/2016.

Detto documento, elaborato (come su accennato) partendo dall'Adeguamento Tecnico Funzionale, fu approvato dalla Regione Campania e concluse la procedura della Valutazione di impatto ambientale con D.M. n. 150 del 27.05.2014. Le Linee di indirizzo programmatiche di sviluppo infrastrutturale portuale furono approvate dal Comitato Portuale con Delibere nn. 5 del 09/05/2014 e n. 16 del 26/09/2014, confluite e confermate dalla predetta Delibera di Comitato Portuale n. 06 del 12/05/2016.

L'intento perseguito era essenzialmente quello di supportare la crescita della realtà portuale della città di

Salerno, che vedeva, all'anno 2030, un valore dei traffici container triplicato rispetto al 2009 con la realizzazione e razionalizzazione infrastrutturale capaci di assorbire i tassi di crescita stimati. Si intendeva, inoltre, affrontare al meglio la sfida dello sviluppo sostenibile, risolvendo il problema dell'accessibilità dell'area portuale e del Centro Antico di Salerno, anche migliorando la qualità paesaggistica e la vivibilità della cerniera del waterfront urbano.

4.5.2 Adeguamento Tecnico Funzionale in itinere

In data 12.04.2022, in sede di Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità si Sistema Portuale, è stato, come detto, approvato il DPSS dell'AdSP-MTC (nei singoli porti amministrati dalle Autorità di Sistema Portuale, l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delineati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel Piano Regolatore Portuale che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio).

Nel frattempo, con D.M. n. 330 del 13.08.2021, sono stati finanziati con fondi complementari al PRNN alcuni interventi nel Porto Commerciale di Salerno, tra i quali il prolungamento ulteriore del Molo Manfredi e la fase 2 del dragaggio del canale di ingresso che, per la loro realizzazione, necessitano dell'approvazione di un Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale ancora vigente

Pertanto, è risultato necessario procedere prioritariamente alla predisposizione della documentazione per la presentazione di una istanza di Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP di Salerno attualmente vigente, per consentire l'esecuzione dei suaccennati interventi infrastrutturali, nel rispetto delle tempistiche di spesa dei fondi complementari al PNRR.

Quanto precede, anche in considerazione che tutte le attività da eseguire e necessarie alla redazione del nuovo ATF SA dovranno essere conformi alla Legge 84/94 e ss.mm. e ii. e, quindi, in attuazione del PSNPL secondo le indicazioni fornite nel DPSS di recente approvazione, nonché in conformità alle Linee Guida emanate dal CSLLPP e approvate dal MIMS.

Allo stato l'ATF che consente di attuare nel porto di Salerno le opere previste dal PNRR è in fase di approvazione da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Tali attività si concluderanno con la procedura di VAS che prevede l'adozione da parte del Comitato di Gestione, l'acquisizione dei pareri del Comune di Salerno, della Regione Campania, del MIMS e del CSLLPP, fino alla conclusione della procedura di VAS ed alla conseguente redazione della Dichiarazione di sintesi necessaria per l'approvazione finale da parte del Comitato di Gestione Portuale dell'AdSP-MTC, oltre a tutte le modifiche e le integrazioni delle relazioni, degli elaborati tecnici e dei grafici che si dovessero rendere necessari per il completamento dell'iter istruttorio per l'approvazione del nuovo ATF del vigente PRP, nonché del nuovo PRP.

Per le finalità di cui innanzi,

- ✓ con Delibera Presidenziale AdSP-MTC n. 251/2022, l'Ente ha, tra l'altro, affidato alla società MODIMAR srl di Roma la:
- redazione dell'**ATF del vigente PRP**;
- studi specialistici di ingegneria idraulica marittima;
- ✓ con Delibera Presidenziale AdSP-MTC n. 250/2022, l'Ente ha, tra l'altro, affidato alla società IRIDE srl di Roma la:
- redazione delle relazioni ambientali per l'ATF del vigente PRP;

5. GLI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE NEI PORTI DELL'ADSP

5.1 Il Porto di Napoli

5.1.1 Interventi infrastrutturali avviati ed in corso di esecuzione

a. Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2.

- Importo lavori € 24.098.245,77
- Importo somme a disposizione € 10.332.604,09
- Importo complessivo € 34.430.849,86
- Contratto d'appalto in data 24.02.2011, n. 6868 di rep.
- Consegna lavori 5.11.2012
- Risoluzione contratto in data 09.01.2019 delibera n. 5
- Nuovo contratto d'appalto rep. n. 373 del 1.09.2020
- Consegna lavori di completamento 16 ottobre 2020

b. Lavori di realizzazione del nuovo Terminal Beverello

- Importo lavori € 14.348.923,85
- Importo somme a disposizione € 3.551.076,15
- Importo complessivo € 17.900.000,00
- Contratto d'appalto del 25.10.2019 n. 353 di rep.
- Contratto Aggiuntivo del 11.03.2022 cron. 9/22
- Consegna lavori 20.11.2019
- Avanzamento lavori 70 %

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

- Importo lavori € 12.880.914,14
- Importo somme a disposizione € 2.772.085,86
- Importo complessivo € 15.653.000,00
- Aggiudicazione lavori delibera n. 136 del 09.04.2013
- Inefficacia delibera n. 136/2013;
- Aggiudicazione definitiva all'A.T.I. S.I.F. Società Italiana Fondazioni S.p.A. (capogruppo mandataria) e OTTOERRE GROUP S.r.l. (mandante) con Delibera n. 18 del 24.01.2020;
- Contratto di Appalto rep. n. 384 del 22.10.2020, registrato all'Agenzia delle Entrate Direzione Provinciale I di Napoli in data 05.11.2020 al n. 4788/3;
- Consegna Lavori con verbale del 2.11.2020;
- Approvazione Perizia di variante Migliorativa – Delibera n. 304 del 28.09.2021;
- Contratto Aggiuntivo, Cronologico n. 17/22 del 17.05.2022, aggiuntivo al contratto Rep. n. 384 del 22.10.2020, registrato all'Agenzia delle Entrate - Direzione Provinciale I di Napoli, Ufficio Territoriale di Napoli I, al n. 2909/3, in data 26.05.2022;
- Avanzamento 65% circa

d. Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane.

- Importo lavori € 15.169.827,20
- Importo somme a disposizione € 6.230.172,80

- Importo complessivo € 21.400.000,00
- Contratto d'appalto in data 27.01.2023, n. 6/23 di crono.
- Consegna lavori prevista fine marzo 2023

5.1.2 Interventi infrastrutturali di recente ultimazione

Di seguito gli interventi maggiormente significativi di recente ultimazione

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

- Importo lavori € 9.498.089,64
- Importo somme a disposizione € 1.433.963,82
- Importo complessivo € 10.932.053,46
- Contratto d'appalto in data 28.12.2017, n. 8226 di rep.
- Inefficacia contratto in data 24.01.2019 delibera n. 23
- Nuovo contratto d'appalto rep. n. 320 del 15.05.2019
- Consegna lavori 11.05.2020
- Ultimazione lavori 11.10.2021
- Lavori collaudati in data 30.09.2022

f. Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro

- Importo lavori + PROG.ZIONE E COORD.TO SICUREZZA € 4.995.258,57
- Importo somme a disposizione € 1.120.118,18
- Importo complessivo € 6.115.376,75
- Contratto d'appalto in data 4.12.2017, n. 8198 di rep.
- Consegna lavori 2.05.2019
- Avanzamento lavori 100%

g. Completamento della rete fognaria del porto di Napoli

- Importo lavori e progettazione € 12.199.893,90
- Importo somme a disposizione € 5.800.106,10
- Importo complessivo € 18.000.000,00
- Contratto d'appalto in data 20/10/2017, n. 8179 di rep.
- Lavori avviati

h. Lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale.

- Lavori € 4.694.334,36
- Importo somme a disposizione € 1.105.665,64
- Importo complessivo € 5.800.000,00
- Aggiudicazione lavori delibera AdSP n. 212 del 19.07.2017
- Aggiudicatario S.I.A. Società Italiana dell'Acqua s.r.l.
- Contratto di Appalto n. 8224 del 28.12.2017, registrato all'Agenzia delle Entrate - Ufficio Napoli 3, al n. 2/2 dell'08.01.2018;
- Consegna Lavori con Verbale del 20.12.2018;
- Avanzamento 100% - lavori ultimati in data 16.11.2022.

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

- Importo lavori € 37.554.392,54
- Importo somme a disposizione € 8.045.607,46

- Importo complessivo € 45.600.000,00
- Contratto d'appalto in data 11.12.2017, n. 8200 di rep.
- Consegna lavori 16.10.2017
- inizio lavori 11.12.2017
- Ultimazione lavori 22.10.2020;
- Certificato di Collaudo tecnico-amministrativo in data 17.01.2022;
- Approvazione Certificato di Collaudo – delibera AdSP n. delibera n. 285 del 23.09.2022.

5.1.3 Riqualificazione dell'area Monumentale del Porto di Napoli

L'intero progetto di Riqualificazione dell'area Monumentale del Porto di Napoli riguarda l'intero waterfront portuale ricompreso tra la Darsena Acton e l'Immacolatella Vecchia, che, oltre a prevedere la riqualificazione e il miglioramento delle infrastrutture esistenti, la valorizzazione architettonica dei luoghi e il potenziamento dell'efficienza trasportistica di quest'ambito portuale, ha assunto quale centralità del progetto il rapporto tra città e porto e, in particolare, della connessione tra il sistema portuale e i tessuti urbani retrostanti, introducendo nuovi spazi urbani e di connessione con la città.

L'elaborazione dell'intero progetto è stato, successivamente alla prima stesura definitiva, suddiviso fasi di elaborazione, indipendenti tra loro, di cui si riportano brevemente le principali opere previste e lo stato di attuazione:

5.1.4 Nuovo Terminal passeggeri alla Calata Beverello

La riorganizzazione del Molo Beverello (lavori in corso), prevede la realizzazione di un nuovo Terminal passeggeri per unità navali veloci, la ridefinizione degli spazi e attività connesse, la creazione di un percorso pedonale organizzato sulla copertura dell'edifico che si connota quale passeggiata sul mare fruibile dalla città.

Il progetto è suddiviso in due macrofasi di lavorazioni – macrofase A Edificio Terminal passeggeri e macrofase B – Edificio Bar/Ristoro.

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

Il progetto esecutivo, elaborato dallo stesso Raggruppamento tra professionisti (RTP) già redattori delle precedenti fasi progettuali, è stato approvato con delibera AdSP n. 208 del 11.07.2018 per un importo complessivo di € 17.900.000,00 (€ 16.550.852,31 per lavori ed € 1.349.147,69 per somme a disposizione dell'Amministrazione).

A seguito di procedura di gara, i lavori sono stati aggiudicati al Raggruppamento Temporaneo d'Imprese (RTI) CONSORZIO INTEGRA Soc. Coop. (mandataria) e BRANCACCIO COSTRUZIONI S.p.A. (mandante).

I lavori sono stati consegnati al RTI aggiudicatario e contestualmente iniziati, in data 20.11.2019 con la realizzazione e allestimento del Terminal provvisorio in cui delocalizzare le attuali biglietterie e le attività oggi operanti al Molo Beverello.

A conclusione di tali primi lavori, in data 10.03.20, sono state consegnate, al RTI esecutore, le aree del

Molo Beverello interessate dalla realizzazione dell'edificio del nuovo Terminal.

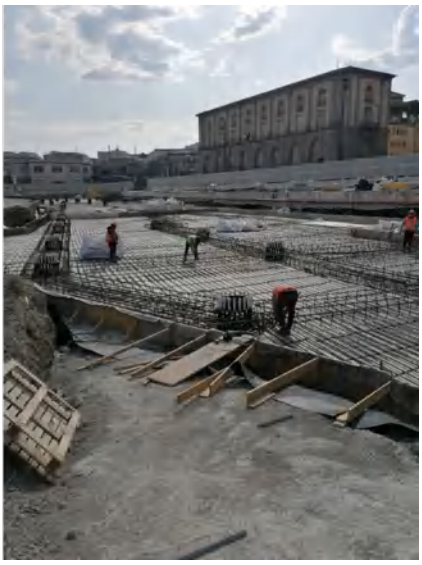
Durante l'esecuzione degli interventi, in data 28.09.20, i lavori sono stati sospesi a causa di ritrovamenti di interesse storico-culturale (porzione del vecchio molo ottocentesco) venuti alla luce durante le attività di scavo che hanno comportato la necessità di elaborare un progetto di variante dell'esecutivo in appalto.

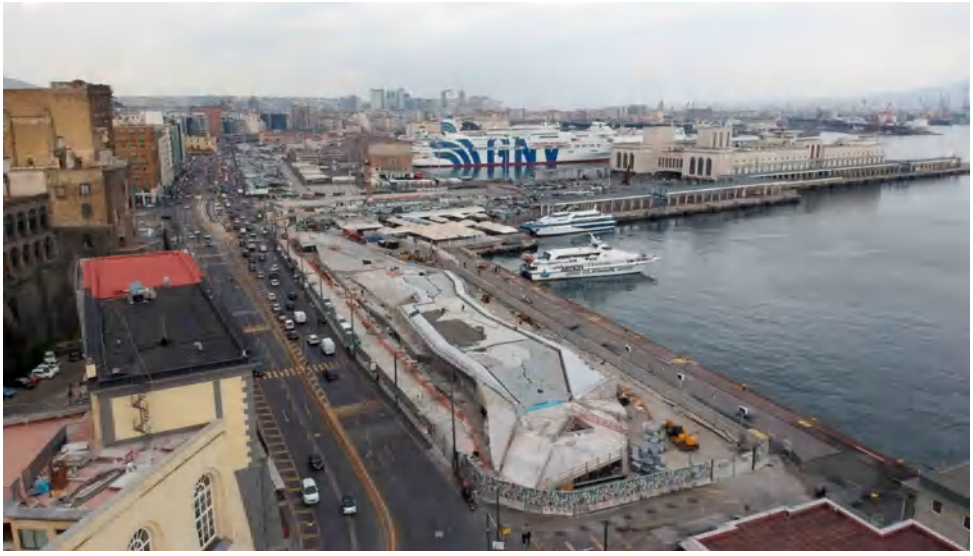
Conseguentemente, con Delibera n. 122 del 13.04.2021, è stato affidato al medesimo RTP già progettista dell'esecutivo in appalto, l'incarico di Revisione della progettazione esecutiva comprendente, anche, la progettazione definitiva ed esecutiva di restauro dei ritrovamenti storico-culturali secondo le indicazioni prescritte dalla Soprintendenza ABAP per il Comune di Napoli.

Il progetto di Variante tecnica e suppletiva e il relativo Quadro Economico rimodulato e aggiornato è stato approvato con delibera AdSP n. 432 del 10.12.2021 per un importo lavori pari ad € 14.348.923,85 (al netto del ribasso offerto in sede di gara del 21,69%) ed € 3.551.076,15 per somme a disposizione.

I lavori, la cui ultimazione è prevista per l'estate 2023, sono stati totalmente ripresi in data 15.12.2021 e ad oggi sono in corso le opere di completamento.

La spesa complessiva di € 17.900.000,00 del Quadro economico necessaria per l'esecuzione degli interventi è stata finanziata, inizialmente, in parte con fondi perequativi di cui alla L. 296/06 ed in parte con fondi propri dell'AdSP. Successivamente, nell'Ambito dei fondi "PAC Infrastrutture e Reti" 2014-2020 – Asse B Recupero Waterfront" – Linea di Azione 3, il MIT ha ammesso a finanziamento quota parte di tali interventi per un importo di € 14.004.436,00, pertanto, con delibera AdSP n. 380 del 23.12.2012, è stato rimodulato l'impegno di spesa da finanziare con fondi propri per € 3.895.564,00.





5.1.5 Riorganizzazione e riqualificazione dell'intero p.le Angioino e realizzazione del cd "passage"

Il progetto, in continuità alle opere in corso di conclusione al Molo Beverello, riguarda:

la realizzazione del previsto "passage" di collegamento pedonale tra l'area del nuovo Terminal e la rampa di uscita nel p.le Angioino della nuova stazione della Metropolitana di Napoli, linea 1, di piazza Municipio che, consentirà una immediata e continua iterazione tra il Terminal passeggeri e la stessa stazione della Metropolitana. Per tale intervento occorre aggiornare il progetto definitivo già redatto in conseguenza della necessità di adeguamento alle mutate condizioni dell'area. Ci si riferisce, in particolare, alle interferenze con i ritrovamenti archeologici avvenuti durante la realizzazione della rampa della Metropolitana che comportano una diversa collocazione del "passage" rispetto alla posizione prevista originariamente nel progetto definitivo già redatto;

la sistemazione dell'intera area di p.le Angioino di cui è stato già redatto a suo tempo il progetto preliminare riguarda la sistemazione dell'intera area del piazzale – anche in funzione del nuovo assetto determinato dalla presenza della rampa di uscita della metropolitana – attraverso la razionalizzazione dei flussi di traffico sia pedonali che carrabili e delle aree di sosta dedicate, la definizione di nuovi ed idonei collegamenti/accessi tra lo stesso piazzale e la città.

I due interventi, come brevemente riassunti nei precedenti punti 1) e 2), sono stati anch'essi ammessi a finanziamento nell'Ambito dei fondi "PAC Infrastrutture e Reti" 2014-2020 – Asse B Recupero Waterfront" – Linea di Azione 4 per un importo complessivo di € 5.430.000,00. Pertanto, con delibera n. 381 del 23.12.2012, l'AdSP ne ha impegnato la relativa spesa.

Ad oggi sono in corso le valutazioni e conseguenti attività di affidamento della progettazione esecutiva tenendo conto che, in ogni caso, la concreta realizzazione dei suddetti interventi non potrà che avvenire solo dopo ultimazione del nuovo Terminal passeggeri alla Calata beverello, al fine di non compromettere l'intera operatività di questa area del porto di Napoli fondamentale per il traffico passeggeri sia croceristico che di cabotaggio.

5.1.6 Progettazione della Calata Piliero per stralci funzionali

Il progetto, già elaborato dal R.T.P. a suo tempo incaricato, suddiviso in specifici stralci funzionali ed a diversi livelli di approfondimento, riguardava la riqualificazione dell'intera area della Calata Piliero.

In prosieguo con gli interventi al Molo Beverello e quelli previsti per il p.le Angioino, in tale area, l'AdSP ha ritenuto necessario e strategico, stabilire un programma di attuazione delle opere per fasi realizzative secondo le seguenti priorità:

il recupero dell'edificio ex MM.GG. finalizzato al suo riuso, attraverso la riorganizzazione e rifunzionalizzazione degli spazi interni all'edificio per funzioni diversificate compatibili e attività ad esse connesse, anche nell'obiettivo di valorizzare l'edificio in un contesto urbano e portuale di pregio.

Tenendo conto degli studi già effettuati e del preliminare già redatto, si sta lavorando ad un'ipotesi di destinazioni con carattere polifunzionale, che possa prevedere (solo a titolo di esempio): attività di servizio e/o comunque connesse alle funzioni svolte nell'area monumentale del porto; funzioni portuali di servizio e commerciali correlate anche al turismo crocieristico; funzioni espositive-museali legate al mare, ecc…..

Gli interventi sono finanziati dal MIT nell'ambito del "Fondo Infrastrutture – Decreto ministeriale 353 del 13.08.2020 – Riparto Fondo Infrastrutture annualità 2020", per un importo di € 20.100.000,00.

Ad oggi è in corso la progettazione definitiva ed esecutiva affidata, nell'ambito "*dell'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 – Lotto n.4 Potenziamento e Riqualificazione degli immobili"*, al RTP aggiudicatario.

5.1.7 Realizzazione di parcheggi interrati nell'area della Calata Piliero

Il nuovo progetto prevede un riassetto complessivo di quest'area con relative connessioni con le altre aree del porto in coerenza con gli interventi già in atto e/o programmati, la realizzazione di un piano di

parcheggi interrato, la sistemazione delle aree superficiali e relativi percorsi di accesso e transito sia interni al porto che di connessione con la città.

In relazione alla riorganizzazione funzionale e qualitativa dell'area del Piliero, la realizzazione dei parcheggi di servizio per un piano interrato, già comunque previsto dal precedente progetto definitivo, consentirà sia la riduzione dei parcheggi a raso nel p.le Angioino (anche a servizio dei crocieristi e dei passeggeri), che nella stessa area della Calata Piliero.

L'opera è finanziata con fondi del Piano Nazionale complementare del PNRR, "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici" (PNIC), con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) n. 330 del 13.08.2021, per l'importo complessivo ammesso a finanziato di 26,00 milioni di euro.

Ad oggi è in corso la progettazione definitiva ed esecutiva affidata, nell'ambito "*dell'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 – Lotto n.4 Potenziamento e Riqualificazione degli immobili"*, al RTP aggiudicatario.

5.1.8 Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e d'imbarco passeggeri e riqualificazione della pavimentazione dal ciglio banchina al costruendo nuovo Terminal Passeggeri alla Calata Beverello

L'AdSP, data la necessità di migliorare ed adeguare, in sicurezza, il terminal passeggeri per unità navali veloci al Molo Beverello, ha già nel 2011, predisposto una proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF), elaborata dall'Area Tecnica della medesima AdSP (progetto preliminare), per la realizzazione di nuovi pontili di attracco aliscafi e di imbarco/sbarco passeggeri al Molo Beverello, per un importo complessivo stimato di € 4.800.000,00 (di cui € 4.110.000,00 per lavori e € 690.000,00 per somme a disposizione dell'Amministrazione).
La procedura di ATF, (opere a mare e a terra) si è formalmente conclusa con l'approvazione finale da parte della Regione Campania con Delibera di Giunta n. 298 del 23.05.17.
Ai fini della stesura del progetto definitivo, si è reso propedeuticamente indispensabile, l'esecuzione di indagini geognostiche e ambientali, da effettuarsi nell'area marina antistante il Molo Beverello, ad oggi concluse.
Gli interventi sono oggetto di finanziamento da parte del MIT con D.I. n.54 del 28.02.14, per la somma di € 3.600.000,00. La restante somma di € 4.490.000,00 è stata finanziata con fondi propri dell'AdSP facenti capo sull'esercizio finanziario 2019.

Ad oggi è in corso la progettazione definitiva ed esecutiva affidata, nell'ambito "*dell'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 – Lotto n.1 Opere portuali - dragaggi, prolungamento e rafforzamento di dighe foranee e moli"*, al RTP aggiudicatario per un nuovo importo dei lavori stimato in € 6.200.000,00.

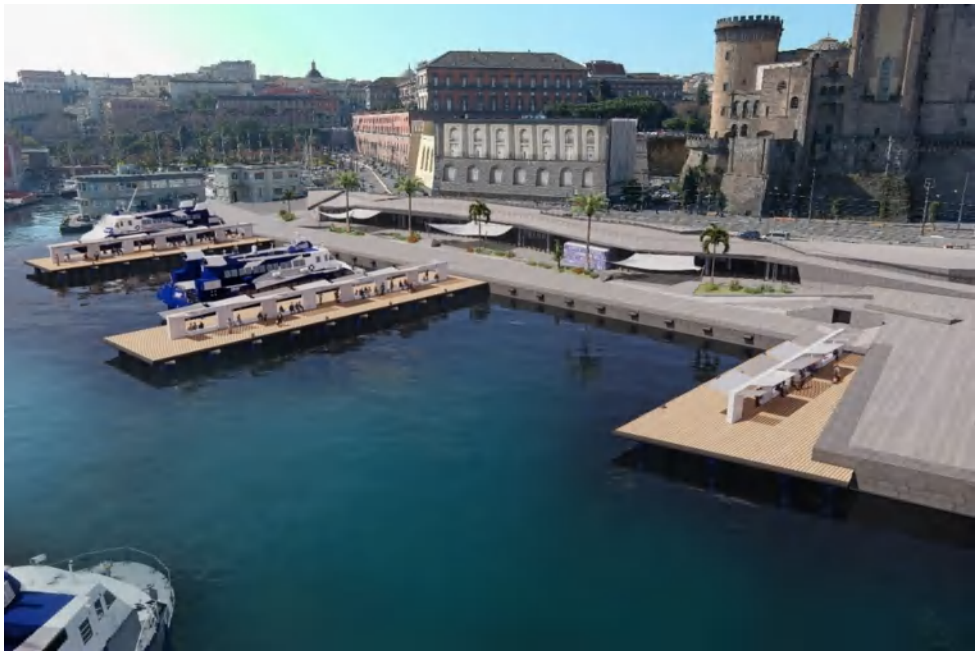
In relazione agli obiettivi di riqualificazione dell'area monumentale del Porto, l'intervento prevede la realizzazione di un complesso urbano di grande qualità, nuovo centro di interessi sul mare e di accoglienza, dotato di servizi, aree pedonali, parcheggi, per complessivi 25.000,00 mq e di 32.200,00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

Nel merito il progetto prevede:

1. La realizzazione di un nuovo sistema di viabilità basato sull'asse centrale (via Marina Grande o Porta di Massa) con due corsie di 8,00 m per ogni senso di marcia e dei relativi smistamenti in modo da convogliare senza intralci la mobilità dei mezzi di trasporto e delle auto verso le banchine della Calata (per l'imbarco e lo sbarco per e dalle isole) e le relative aree di sosta temporanea, nonché dei trailer verso le due are di parcheggio dedicate. La nuova viabilità si innesta verso oriente con l'attuale viabilità verso le altre parti esterne alla dogana portuale e verso occidente con la nuova viabilità prevista dalla riqualificazione della Calata Piliero dal progetto del Waterfront.
2. La realizzazione di due aree di parcheggio destinate ai mezzi di trasporto delle compagnie di navigazione (P1 e P2), vicine alla banchina in modo da facilitare la mobilità per l'imbarco e lo sbarco e racchiuse da una cortina in modo da garantire la sicurezza ed un minore impatto visivo sull'area;
3. La demolizione di fabbricati esistenti in parte in disuso o di nessun pregio, oltre ad una porzione del fabbricato indicato con il n. 74, per complessivi 93.100 mc circa, al fine di liberare aree per la riqualificazione complessiva del porto;
4. La realizzazione di 8 nuovi edifici a parità di volume (93.100 mc), su un'area di sedime minore di quella delle demolizioni, da destinare alle funzioni previste (sedi delle compagnie di navigazione, delle associazioni di categoria, degli uffici pubblici portuali, degli esercizi commerciali dedicati e per la ristorazione, agenzie turistiche) in modo da concentrare in quest'area i servizi terziari per il turismo di cabotaggio;
5. La realizzazione di aree di parcheggio per la sosta delle auto, a raso e di parcheggi interrati pertinenziali alle attività previste e a servizio del porto;
6. La realizzazione della nuova porta "Massa" al posto dell'attuale degradato varco Pisacane, costituita da due torri-scultura collegate da un ponte per segnare il nuovo ingresso al porto;
7. La riqualificazione dell'attuale piazzale Pisacane in una grande piazza pedonale arredata, delimitata dalla cortina edilizia dei nuovi edifici, davanti alla sede dell'Autorità Portuale e della Capitaneria di Porto, con lo scenario della nuova Porta di Massa.

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

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

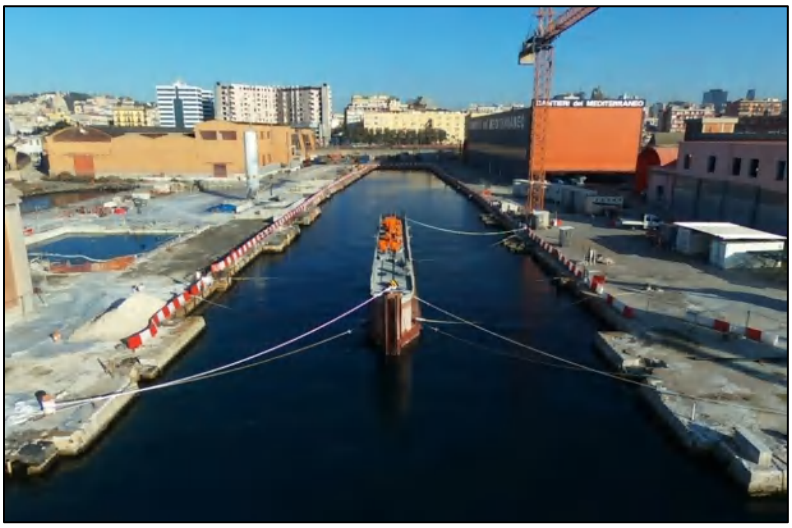


Rendering del progetto

5.1.9 Area Cantieristica

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

- **Lavori di realizzazione di una nuova barca-porta a servizio del bacino in muratura n. 1** € 2.800.000,00, progetto redatto a livello esecutivo - avviata la verifica della progettazione;



- **Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella.**

L'intervento prevede la demolizione del silos granario ubicato a ridosso alla calata Marinella e dell'annesso capannone, nonché il consolidamento e rafforzamento della banchina mediante intasamenti e micropali.

Tale intervento rientra nel percorso di miglioramento della sicurezza di quelle strutture impropriamente frammentate e non più idonee che insistono sull'area in argomento.

Il progetto è stato redatto a livello di fattibilità tecnica ed economica l'importo complessivo ammonta a € 30.140.156,40. L'intervento è proposto a finanziamento nell'ambito del POR FESR 2021-2027.

5.1.10 Gli escavi e le casse di colmata.

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

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

Tutte le aree interessate dal dragaggio hanno raggiunto la quota minima necessaria a garantire la funzionalità delle operazioni portuali.

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

I lavori sono stati aggiudicati con Delibera n. 201 del 12.07.2017.

In data 11.12.2017 è stato stipulato il Contratto principale, rep. n.8200, registrato all'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 in data 14.12.2017 al n. 396 / Serie 2.

I lavori sono stati consegnati in via d'urgenza in data 16.10.2017.

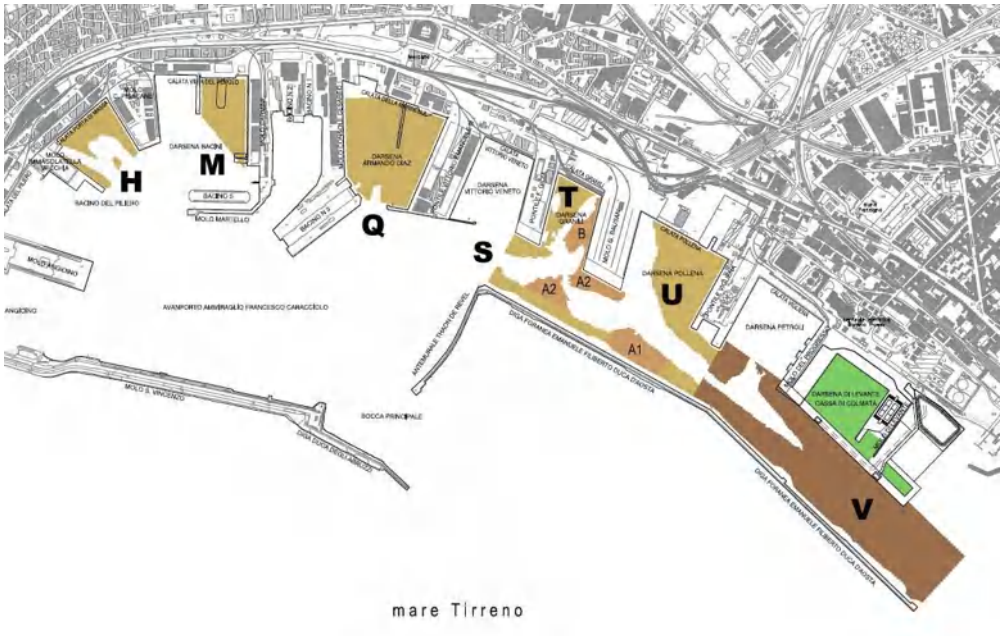
Con delibera AdSP n. 202 dell'1.08.2019 è stata approvata una Perizia di Variante in c.o. per la realizzazione di nuove e diverse lavorazioni non previste in appalto.

Per l'esecuzione delle diverse lavorazioni previste nella perizia di Variante è stato stipulato l'Atto aggiuntivo rep. n. 363 del 5.06.2020 registrato a Napoli presso l'Agenzia delle Entrate Ufficio APSR al n. 210 serie 1 in data 11.06.2020.

Per effetto dei maggiori tempi per le lavorazioni in variante, delle sospensioni e proroghe, per complessivi 621 giorni, la nuova scadenza per l'ultimazione dei lavori rimaneva fissata al giorno 22.10.2020.

In tale data il Direttore dei lavori ha emesso il relativo Certificato di ultimazione, con cui ha attestato che i lavori sono terminati in tempo utile.

La Commissione di Collaudo ha emesso il proprioCertificato di Collaudo tecnico-amministrativo in data 17.01.2022. Lo stesso è stato approvato con delibera AdSP n. delibera n. 285 del 23.09.2022.

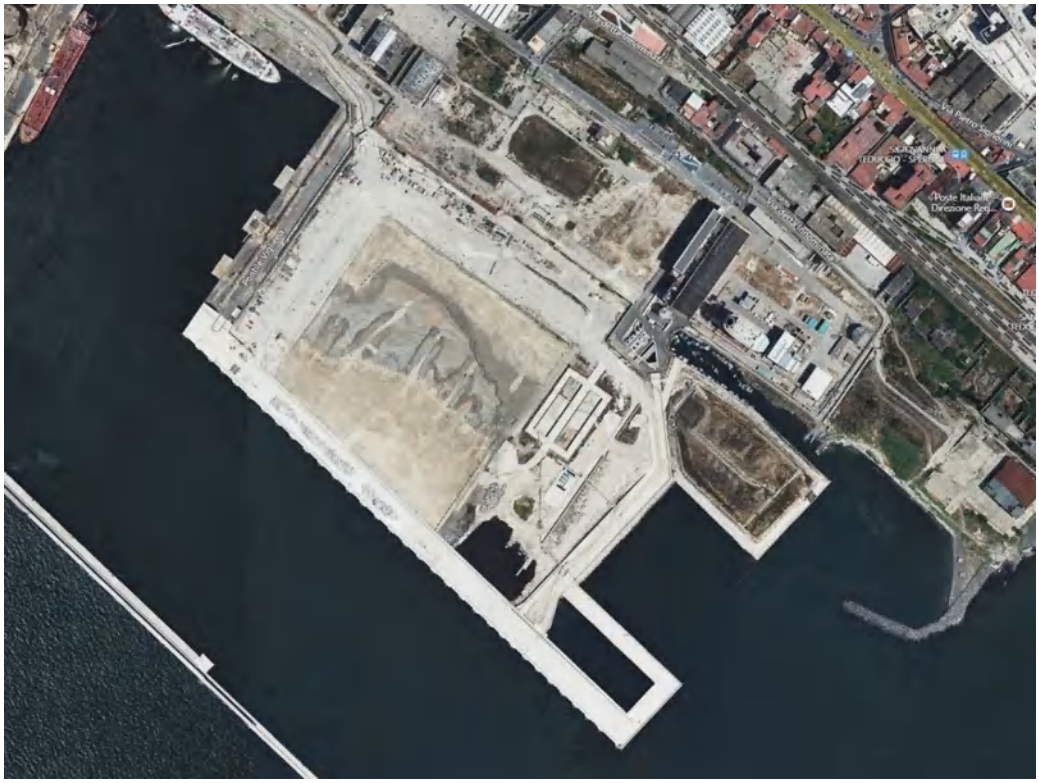


Porto di Napoli - Aree di dragaggio e aree di deposito

Fasi di riempimento della cassa di colmata

Distribuzione dei sedimenti in cassa di colmata

"Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante - II Lotto".



Il Progetto Definitivo dei lavori di "Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante" comprensivo dei lavori di I e II stralcio è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture con decreto n. 9/14 del 19.09.201404.2014, e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con Decreto n. 5376/TRI/DI/B del 16.10.2014;

Il relativo Quadro Economico Generale stimava un importo complessivo dei lavori (I e II lotto) pari ad € 57.750.000,00 di cui € 44.523.630,06 per Lavori e oneri di sicurezza ed € 13.226.369,94 per Somme a disposizione dell'Amministrazione;

Detto progetto, nell'ambito del II stralcio funzionale, contempla:

- l'esercizio del sistema di emungimento tramite pozzi e rete di convogliamento a vasche di trattamento;
- la realizzazione e gestione del sistema di piezometri e relativi monitoraggi;
- la realizzazione di dreni in sabbia finalizzati alla compattazione dell'ammasso dei sedimenti dragati;
- la realizzazione del rilevato di precarica finalizzato al miglioramento del grado di consolidamento dell'ammasso dei sedimenti dragati;
- la stabilizzazione e sistemazione dei terreni con uso di cemento;
- la posa di una membrana impermeabile e la realizzazione della pavimentazione temporanea;
- la realizzazione e gestione del sistema di collettamento delle acque meteoriche;
- la dismissione delle vasche di stoccaggio sedimenti pericolosi;
- la dismissione delle vasche di trattamento acque;
- la dismissione degli impianti tecnologici di cantiere;

Poiché nell'esecuzione dei lavori del 1° stralcio, anche a causa del raggiungimento dei limiti volumetrici autorizzati, non è stato possibile conseguire il riempimento di quelle parti di cassa di colmata denominate "settore B" e "Sporgente Est", nel progetto esecutivo dei lavori del II lotto, in corso di redazione, si ritiene di compendiare ulteriori lavori di escavo, da autorizzare secondo la vigente normativa, per le quantità necessarie a colmare le volumetrie disponibili (stimate in circa 170.000 mc).

Con delibera AdSP n. 356 del 4.11.2021 è stato approvato il Quadro Economico, ed impegnata la relativa spesa, dei lavori di Escavo dei Fondali dell'Area Portuale di Napoli con Deposito dei Materiali Dragati in Cassa di Colmata della Darsena di Levante – 2° Lotto, per un importo complessivo di € 12.500.000,00 di cui € 9.772.377,31 per lavori e oneri di sicurezza ed € 2.727.622,69 per Somme a disposizione dell'Amministrazione.

Sono in corso di esecuzione le campagne di caratterizzazione ambientale delle aree di escavo e la redazione del progetto Esecutivo.

E' altresì in fase di esecuzione un piano complessivo dei dragaggi dei porti dell'AdSP per determinare il fabbisogno complessivo del dragaggio necessario alla piena funzionalità dei porti, la potenziale destinazione dei sedimenti nonché per definire, unitamente agli stakeolders, le priorità di intervento.

Come già evidenziato da molti componenti nel corso di precedenti riunioni dell'Organismo di Partenariato, gli interventi di dragaggio rappresentano l'assoluta priorità per le diverse esigenze espresse dai diversi operatori. Tale priorità è pienamente condivisa dall'AdSP anche in ragione della recente sentenza del Consiglio di Stato (n.11119/2022) che ha statuito il principio del risarcimento dei danni, da parte dell'AdSP, in favore delle imprese terminalistiche che hanno subito nocumento economico e finanziario derivante dalla mancata tempestiva esecuzione dei dragaggi, tenuto conto che la manutenzione dei fondali è esclusiva prerogativa delle Autorità di Sistema Portuali a norma della L. 84/94 come modificata ed integrata dal Dlgs 169/2016.

A differenza del porto di Salerno, ove è già stato elaborato un piano dettagliato dei fabbisogni, occorre per Napoli mettere in campo una strategia complessiva per la definizione delle esigenze e quindi delle priorità che dovranno essere definite nell'interesse pubblico, tenendo conto sia delle esigenze complessive del mercato, sia dei gettiti finanziari derivanti all'AdSP dai diversi vettori di traffico.

Come noto il porto di Napoli ha necessità di escavi per volumi di milioni di metri cubi, ben superiori alla capacità stimata per l'attuale sporgente di levante (circa 170.000 m3).

La capacità teorica di immagazzinamento di sedimenti da parte dello sporgente di levante valutata in 170 mila metricubi si riduce ulteriormente alla luce di quanto già assentito dall'AdSP, ovvero di consentire il refluimento in tale cassa di colmata dei materiali provenienti dalla darsena petroli.

Per la nuova programmazione degli escavi, in via preliminare si provvederà a definire, in maniera univoca, con il Ministero dell'Ambiente i limiti dell'area SIN istituita nel lontano 1999 alla luce delle oltre 600 esplorazioni del sottosuolo e delle costosissime indagini di caratterizzazione già eseguite; tale approccio consentirà di circoscrivere da un lato le aree portuali in cui, ai sensi della vigente normativa (DM173/2016 e Dlgs 152/06), saranno possibili interventi di rimodellamento dei fondali utilizzando i fondali maggiormente depressi e dall'altro le aree interne alla perimetrazione SIN con sedimenti di dragaggio

da sversare in cassa di colmata ovvero da assoggettare a trattamento per un successivo sversamento nel corpo idrico.

Al fine di determinare univocamente il fabbisogno di escavo, sia complessivo, sia per le singole darsene e dei canali di accesso, si farà riferimento alle attuali quote di imbasamento delle banchine, considerando che al centro delle darsene il fondale potrà essere agevolmente portato ad una quota ribassata di un ulteriore metro rispetto alle quote di imbasamento delle banchine circostanti. In tale modo sarà possibile individuare il fabbisogno di escavo strettamente necessario.

In conclusione, per quanto sopra esposto, ai fini dell'elaborazione del POT 2023-2025 si chiede di specializzare, in ragione delle attuali conoscenze dei limiti del SIN, capitoli o titoli differenziati per le singole darsene al fine di far comprendere agli operatori la reale programmazione.

5.1.11 Il potenziamento ed adeguamento della rete stradale e ferroviaria.

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

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

In sintesi il primo lotto consisteva:

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

Il secondo lotto funzionale mirava al potenziamento del sistema ferroviario in modo tale da assolvere al citato decreto VIA del MATTM. Erano previsti i seguenti interventi:

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

Nella situazione attuale l'interferenza è regolata mediante un passaggio a livello che crea disagi alla mobilità urbana in seguito agli incrementi previsti dei volumi di traffico ferroviario. L'intervento, studiato

dall'Autorità portuale, prevedeva di sottopassare il binario di raccordo, consentendo inoltre le relazioni di origine e destinazione con la nuova urbanizzazione prevista dal PRG (Cittadella della Polizia etc.), mediante una rotatoria raccordata con rampe dedicate al nuovo sottopasso; in considerazione dello scarso gradimento da parte del Comune di Napoli della suddetta soluzione, fu avviato da parte di RFI di una soluzione che prevedeva l'interramento della linea ferroviaria, ovviamente rispettando le pendenze tra il punto di partenza all'interno del porto (attuale fascio di binari) e quello di arrivo e raccordo alla rete ferroviaria nazionale (stazione di Napoli traccia).

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

A tal fine era previsto:

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

Infine, il quarto lotto funzionale prevedeva il potenziamento del collegamento stradale del porto con l'autostrada, in un'ottica di medio – lungo periodo, che garantendo la massima funzionalità viabilistica ottemperasse alle diverse esigenze: l'inoltro di importanti volumi di traffico, secondo le previsione del Piano Regolatore Portuale; le prescrizioni urbanistiche del PRG di Napoli che impongono la demolizione degli attuali viadotti di accesso al porto; la minimizzazione dell'occupazione delle pregiate aree terminalistiche portuali.

A tal fine era previsto:

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

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

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

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

Il progetto esecutivo dell'importo complessivo di €.26.500.000,00 è stato approvato con delibera n. 49 del 15/02/2022.

La società Mandataria dell'RTI aggiudicatario, C.F.G. S.r.l. (capogruppo), 4IT Constructions Consorzio Stabile, (mandante) con sede in Genova è stata dichiarata fallita in data 08.04.2022.

Ai sensi dell'art. 140 del D.lgs. 163/2006 si sta procedendo allo scorrimento della graduatoria. La Società seconda classificata sta valutando la possibilità di accettare l'affidamento dell'esecuzione dei lavori in argomento.

5.1.12 Il potenziamento delle opere di difesa foranea.

Il sistema di opere di difesa dall'azione del moto ondoso, dello specchio acqueo interno al porto di Napoli, è costituito dalle seguenti strutture:

- il Molo S. Vincenzo e, in prosecuzione dello stesso, la Diga Duca degli Abruzzi;
- l'Antemurale Thaon de Revel, diga distaccata dalla linea di costa e ubicata all'imboccatura principale del porto a cui è radicata, all'estremità di NE, la Diga Foranea Emanuele Filiberto Duca d'Aosta che si estende dall'imboccatura principale del porto fino all'imboccatura di levante, parallelamente alla linea di costa.

Quest'ultima si sviluppa dalla parte centrale verso Est, con orientamento Nord – Ovest e si estende per circa 2.600,00 m.

Al fine di recepire le esigenze di espansione verso levante indicate nel P.R.P. del porto di Napoli attualmente vigente (1958), nonché in quello adottato nel 2012 e nel DPSS recentemente approvato dal Comitato di Gestione è stato previsto il prolungamento della diga foranea Duca D'Aosta.
Tale intervento inoltre ha la finalità di conseguire il miglioramento delle condizioni di sicurezza e di fruibilità del porto e, in particolare, dell'ingresso e della manovra di evoluzione nel bacino portuale alle navi di grandi dimensioni.

Il sistema di difesa portuale nel corso degli ultimi 30 anni ha richiesto numerosi interventi di riparazione a seguito dei danni prodottisi in occasione di alcune violente mareggiate abbattutesi nel golfo di Napoli. Le mareggiate (del gennaio 1987, del dicembre 1999 e del dicembre 2004), hanno determinato danni

di notevole entità alla Diga Duca d'Aosta ed i provvedimenti adottati per la riparazione dei danni sono stati basati essenzialmente sul criterio del ripristino delle condizioni di stabilità delle opere così come esse si presentavano prima dei danneggiamenti, nell'ottica dell'emergenza e dell'urgenza del ripristino statico.

In seguito alle eccezionali mareggiate del dicembre 2020, in cui la diga foranea Diga Duca d'Aosta ha subito ingenti danni, nella parte di più remota realizzazione, costituiti da falle passanti, crollo della parte sommitale del muro paraonde e formazioni di sgrottature nella parte sommersa pertanto, è stato previsto di eseguire oltre agli opportuni interventi di consolidamento e ripristino strutturale della diga, un intervento di rafforzamento e protezione, tramite la realizzazione di un opera a gettata, trasformando l'attuale tipologia di opera riflettente in opera di tipo "misto" mediante la realizzazione, sul fronte lato mare, di una scogliera rivestita da una mantellata in tetrapodi.

Tale intervento, ha la finalità di garantire la sicurezza della navigazione nello specchio acqueo portuale in condizioni meteomarine avverse.

L'intervento è finanziato per €150.000.000,00 con i fondi complementari al PNRR.

5.2 Il porto di Salerno

5.2.1 Interventi infrastrutturali in corso di esecuzione

a. Salerno Porta Ovest – I stralcio – lotti I e II - collegamento del Porto commercialecon lo svincolo autostradale.

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

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

Il profilo competitivo di un Porto, come è ben noto, è determinato, oltre che dalle infrastrutture e dagli operatori portuali, dal livello di specializzazione, dai servizi offerti, dall'integrazione con il territorio circostante e dalle prospettive di sviluppo.
La realizzazione di un più efficiente, funzionale e sicuro collegamento del Porto con lo svincolo autostradale, prevalentemente in galleria, distinto da quello già esistente (viadotto Gatto) per il collegamento della parte alta del Centro storico della città e dellacostiera amalfitana, oltre ad assicurare tempi di percorrenza minori, garantisce una drastica riduzione dei fenomeni di congestione che si traduce in un miglioramento dell'accessibilità al Porto. Tale nuovo collegamento consente ad operatori pubblici e/oprivati di investire nello sviluppo di aree retro portuali attualmente sottoutilizzate e nella nascita di nuovi poli logistici anche nei comuni limitrofi.

Tempi di viaggio certi e collegamenti più affidabili, infatti, sono, per tali strutture logistiche, requisiti fondamentali per aumentarne l'efficienza e superare i limiti di convenienza economica che ne contrastano lo sviluppo. Il pieno utilizzo di queste areeretroportuali consentirà di poter disporre di distripark di

consistente estensione, ben collegati con le reti autostradali e ferroviarie, nei quali allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci si accompagneranno attività manifatturiere di lavorazionedelle materie rime e dei semilavorati, rafforzando così il ruolo strategico del Porto di Salerno quale piattaforma logistica del Mediterraneo.

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

- riduzione dei fenomeni di congestione e quindi maggiore competitività di tutto il sistema logistico che ruota intorno al Porto di Salerno,
- maggiore vivibilità per la città di Salerno,
- mitigazione dell'impatto ambientale generato dal sistema dei trasporti e maggiore sicurezza.

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

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

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

I lavori di "Salerno Porta Ovest" relativi al I stralcio II lotto sono stati caratterizzati tra il 2014 e il 2018 da una serie di eventi imputabili tanto in linea diretta al cantiere (sospensione parziale dei lavori del 15.07.2014 e sequestro probatorio del 03.06.2015) quanto alle difficoltà giudiziarie ed economiche dell'impresa capofila Tecnis S.p.A. che hanno comportato a più riprese la sospensione dei lavori.

Altre sospensioni dei lavori sono state necessarie da marzo 2022 per le presunte interferenze con le opere autostradali gestite prima dalla SAM – Società Autostrade Meridionale e poi dalla SIS-SPN – Società Salerno Pompei Napoli, concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili "MIMS" per la costruzione, l'esercizio e l'ammodernamento dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno.

Allo stato vige una sospensione dei lavori di scavo delle gallerie per la redazione di una perizia di variante.

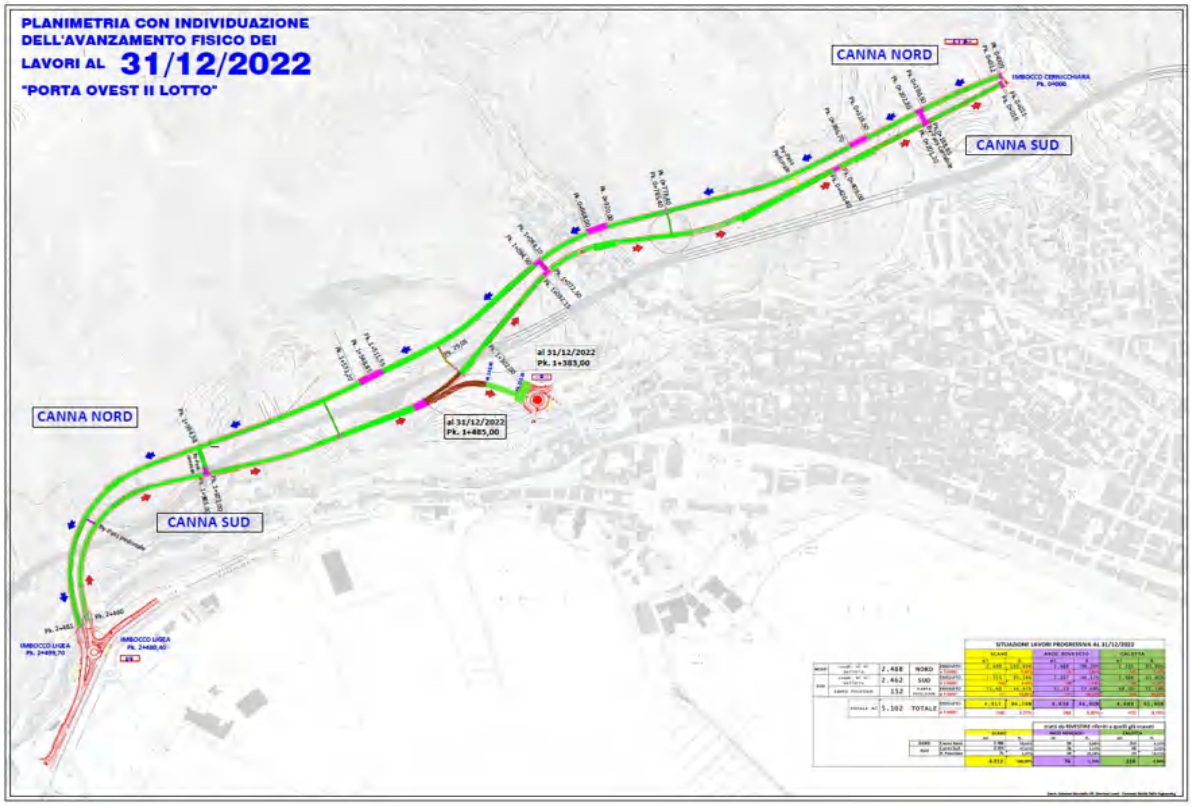
I lavori di scavo sono stati eseguiti per il 93% e l'avanzamento complessivo è a circa 78%.

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

L'importo totale dello stralcio n.1 pari ad € 147.600.000,00 risulta finanziato per € 146.600.000,00 con impegno di spesa n.775 del 28/06/2016, assunto con Delibera presidenziale n.163 del 27/06/2016 (fondi PON Reti e Mobilità 2014-2020, PAC – Salerno Porta Ovest) e per € 1.000.000,00 con fondi propri dell'Autorità di Sistema Portuale (capitolo U21144-15 - impegno n.2020/8014 del 27/11/2020).

In data 13/10/2022 con Delibera Presidenziale n.306/2022 è stato approvato il nuovo quadro economico rimodulato recependo l'importo pari ad € 10.000.000,00 finanziato tra gli interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che sarà destinato a finanziare le Opere Complementari al lavoro principale – Gestione delle terre e rocce da scavo – affidato con Delibera n.254/2020.

Di seguito la planimetria con individuazione dell'avanzamento fisico dei lavori al 31/12/2022.



Abbattimento del diaframma canna nord

FASI ESECUTIVE – RIVESTIMENTO DEFINITIVO

ARMATURA ARCO ROVESCIO

GETTO ARCO ROVESCIO

ARCO ROVESCIO

IMPERMEABILIZZAZIONE

ARMATURA CALOTTA

RIVESTIMENTO DEFINITIVO

FASI ESECUTIVE - SISTEMAZIONE IDRAULICA DI PIATTAFORMA

DRENAGGIO SU ARCO ROVESCIO

DRENAGGIO E TUBAZIONE ANTINCENDIO

MARCIAPIEDI

DETTAGLIO CADITOIA

COMPATTAZIONE RIEMPIMENTO A.R.

QUOTA BASE STABILIZZATO

FASI ESECUTIVE - REALIZZAZIONE RAMPA POSEIDON

POSIZIONAMENTO CASSERO GAL. ARTIFICIALE

GALLERIA ARTIFICALE

ARMATURA GALLERIA ARTIFICIALE

CONSOLIDAMENTO

SCAVO

RIVESTIMENTO DEFINITIVO

FASI ESECUTIVE - REALIZZAZIONE PARATIA POSEIDON

b. Implementazione delle infrastrutture di security

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

uscita - exit

SELEA

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

Al momento il contratto è in fase di esecuzione, la sua ultimazione è previsto avvenga entro il 30/04/2023.

5.2.2 Interventi infrastrutturali di recente ultimazione

Di seguito si riportano I più significative intercventi di recente ultimazione facenti parte del **Grande Progetto "Logistica e porti – Sistema integrato portuale di Salerno"**

Gli interventi eseguiti hanno interessato:

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

per complessivi 73 milioni (cofinanziato con fondi POR FESR Campania 2007-2013 e2014-2020).

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

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

B) Allargamento dell'imboccatura portuale
L'intervento è consistito nel salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto per una lunghezza di m 100 e nel prolungamento del molo di sopraflutto per una lunghezza di m 200 mediante la costruzione e posa in opera di cassoni cellulari in c.a., disposti in prosecuzione del banchinamento esistente e riempiti con i materiali lapidei provenienti dal contestuale salpamento della scogliera del molo di sottoflutto.

I due interventi di escavo e di allargamento dell'imboccatura sono strettamente interconnessi ai fini del raggiungimento dell'obiettivo previsto dall'Adeguamento Tecnico Funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale, che è quello di adeguare il Porto di Salerno agli standards dimensionali delle navi di nuova generazione(sia commerciali che da crociera), in modo da consentire l'accesso a navi di lunghezza e pescaggio ben maggiori di quelli autorizzati con le attuali infrastrutture.

Il progetto esecutivo dell'intervento è stato approvato dall'Ente con Delibera Presidenziale n. 27 del 31/01/2020 per un importo contrattuale di € 17.324.211,65 di cui, € 16.392.575,72 per lavori a corpo, € 548.865,15 per oneri della sicurezza speciali non soggetti a ribasso ed € 382.770,78 per oneri di progettazione definitiva, esecutiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione compreso oneri previdenziali.

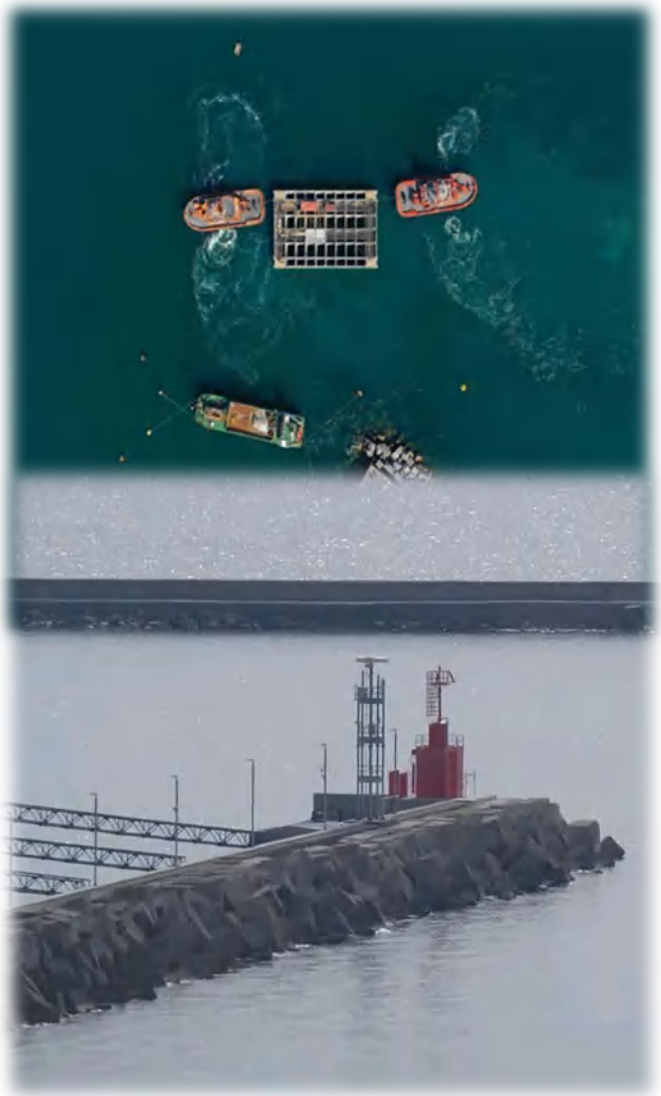
Con la stessa Delibera è stato approvato anche il Quadro Economico dell'intervento per un impegno complessivo di spesa di € 23.000.000,00 (fondi PON Infrastrutture e Reti 2014-2020).

I lavori sono stati consegnati con Verbale del 09/09/2020, con decorrenza dal 14/09/2020 e sono stati ultimati entro il termine contrattuale, come da Certificato di ultimazione lavori del 15/03/2022 e Verbale di accertamento dell'ultimazione dei lavori di completamento e finitura ex art. 199 comma
2 del D.P.R. 207/2010.

In data 20/02/2023 è stato emesso il Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo.

Al momento sono in corso i monitoraggi ambientali prescritti dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con D.M. n.150/2014 ed il monitoraggio dei cassoni REWEC che, come da Contratto di sub-licenza del brevetto approvato con Delibera Presidenziale n. 215 del 08/10/2020, è previsto debba terminare entro il primo semestre 2023.

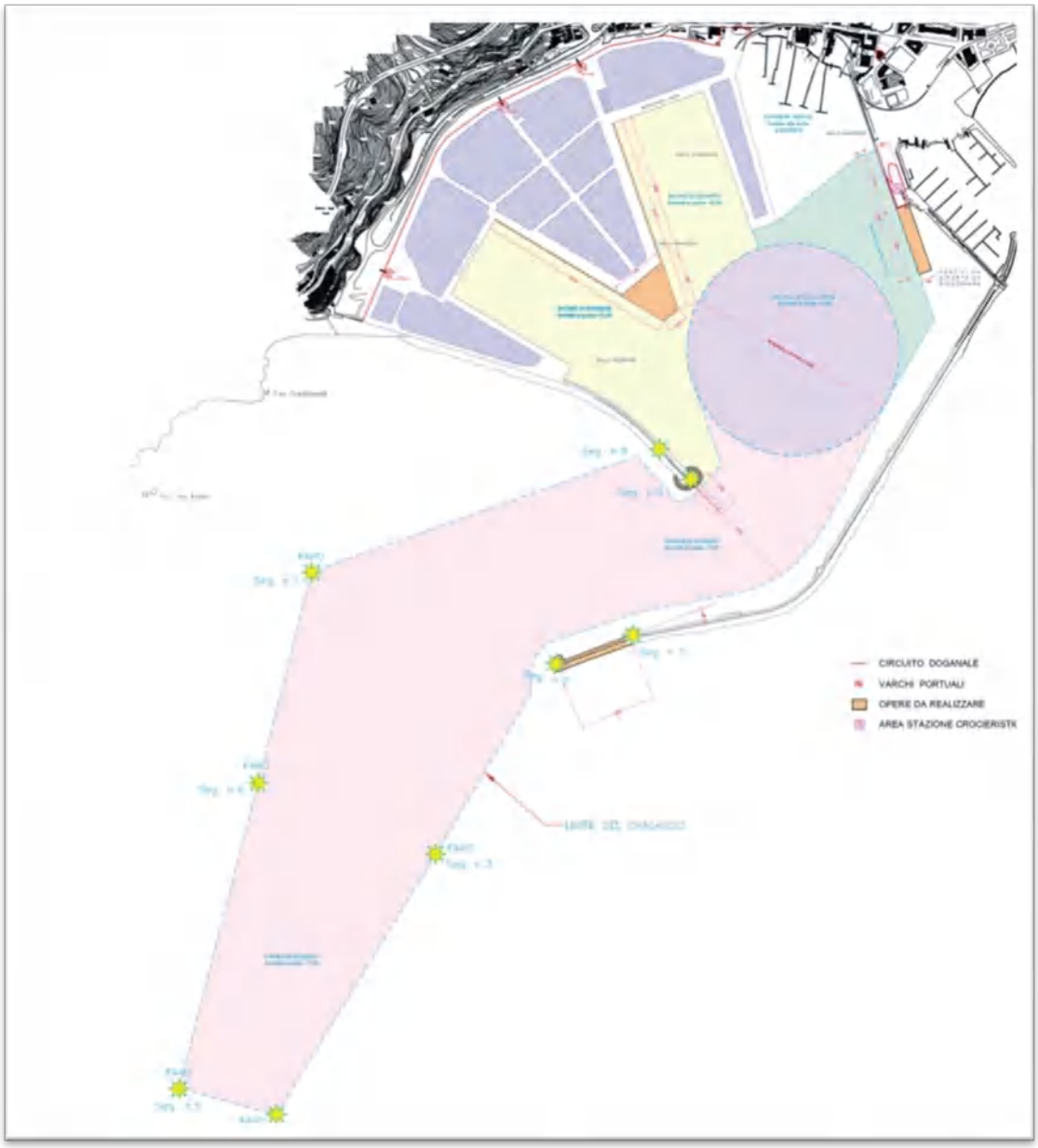
molo di sottoflutto
molo di sopraflutto



C) Approfondimento dei fondali e del canale di ingresso

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

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



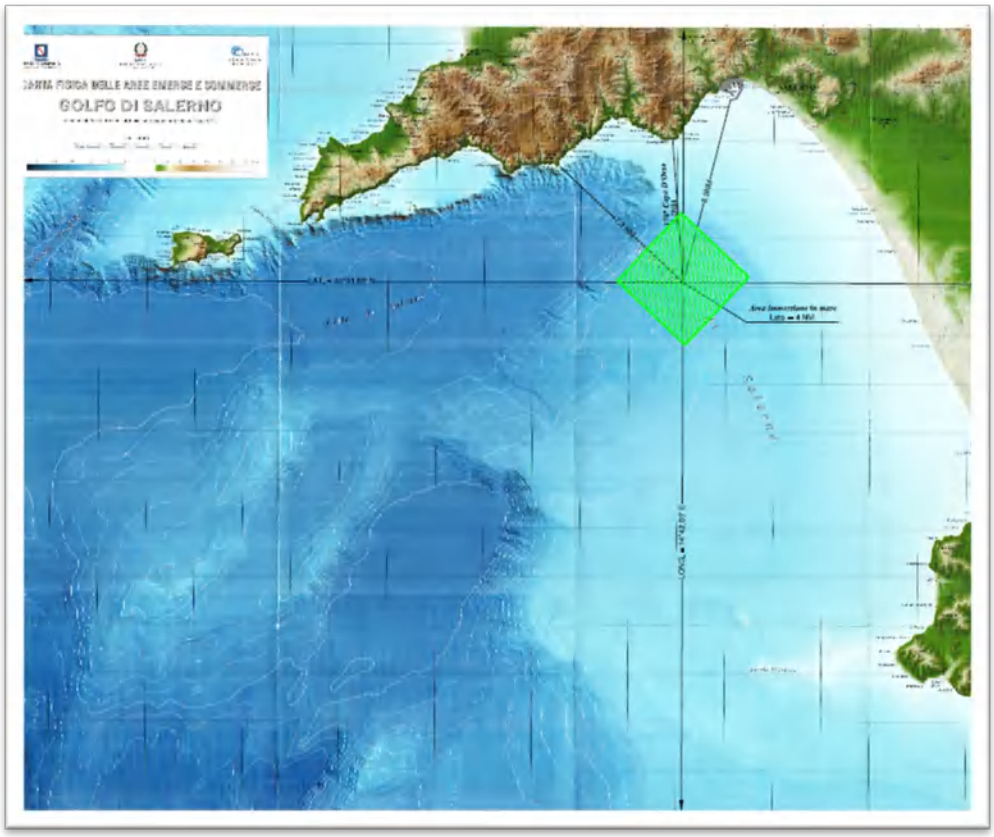
L'intervento è finalizzato a consentire l'ingresso, il transito e le manovre di ormeggio, in condizioni di sicurezza, a navi commerciali di nuova generazione (caratterizzate da un minor impatto con l'ambiente

per i più ridotti consumi di carburante e di minor tenore di emissioni di agenti inquinanti), caratterizzate da un pescaggio maggiore (navi da crociera, porta-containers, Ro-ro e general cargo).
Il progetto esecutivo, redatto dall'Ufficio Tecnico dell'Ente, è stato approvato con Delibera Presidenziale n. 398 del 18/12/2018 con un importo a base di gara di € 24.978.618,42, di cui: € 24.926.220,52 per lavori a corpo e a misura ed € 52.397,90 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, oltre Somme a disposizione dell'Amministrazione, per complessivi € 38.100.000,00.

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

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

I lavori di dragaggio si sono svolti secondo le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; in particolare, le attività di immersione in mare nel sito autorizzato dal Ministero dell'Ambiente, distante circa 8 miglia nautiche dall'imboccatura del porto, sono state suddivise su due anni ed effettuate nel periodo tra metà novembre e fine marzo.



Con Delibera Presidenziale n. 232 del 18/09/2019 i lavori sono stati aggiudicati al RTI Società Italiana Dragaggi S.p.A. (Capogruppo Mandataria) - Consorzio Stabile Grandi Lavori S.c.r.l. (Mandante) - Meridiana Costruzioni Generali S.r.l. (Mandante), con un ribasso del 44,111 %.

In data 12/12/2019 il Direttore dei Lavori con apposito verbale ha proceduto alla consegna dei lavori fissando quale data di ultimazione degli stessi il 12/06/2021.

A seguito dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, i lavori sono stati sospesi in data 25/03/2020 e ripresi in data 24/07/2020 fissando quale nuova data per l'ultimazione dei lavori il 21/11/2021.

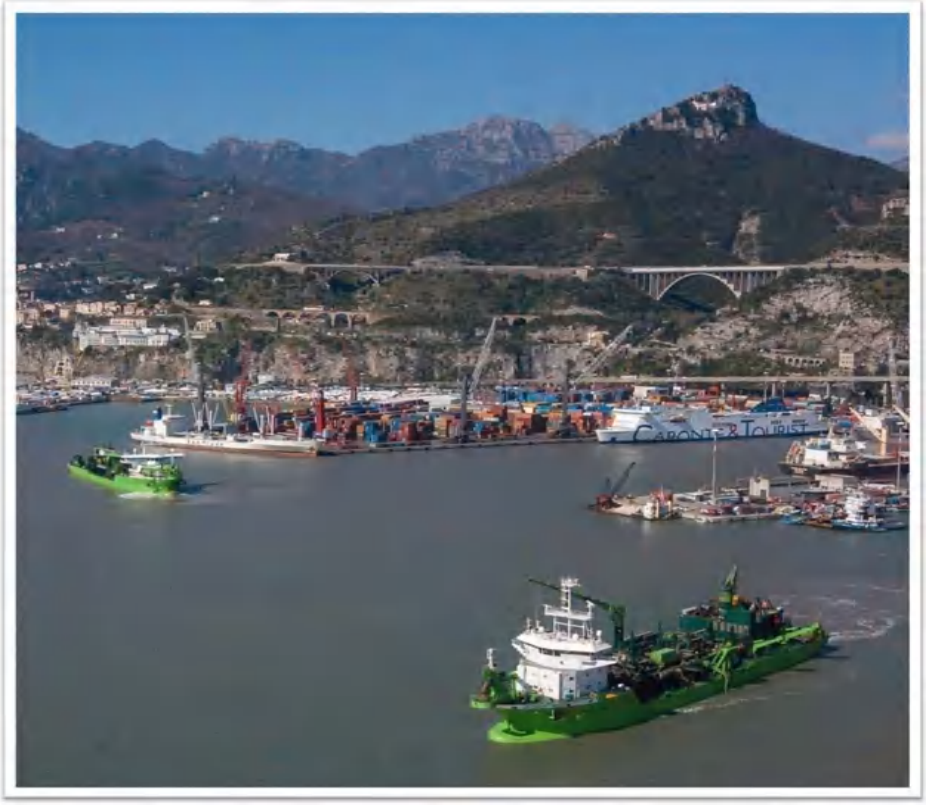
In conformità alle prescrizioni del Provvedimento V.I.A. D.M. n. 150 del 27/05/2014, è stato effettuato il monitoraggio dell'ecosistema marino, che l'Ente ha affidato alla Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli, ante operam, in corso d'opera e post operam.
Con Delibera Presidenziale n. 466 del 30/12/2021 è stato costituito il Collegio Consultivo Tecnico ex art.6 L. 120/2020, come modificata con Legge 108/2021.

In data 03/11/2021 è stato sottoscritto il Certificato di ultimazione n.1, con lavorazioni di modesta entità da completare entro e non oltre sessanta giorni naturali e consecutivi dalla data del termine di ultimazione lavori (27/10/2021). Le attività si sono protratte fino al 03/11/2022 come da verbale di constatazione del 08/11/2022.

Durante il corso dei lavori sono stati emessi n. 3 stati d'avanzamento per pagamenti in acconto, per un importo complessivo di Euro 14.650.731,53.

In data 22/11/2022 il Direttore dei Lavori ha trasmesso i documenti contabili relativi al SAL FINALE, firmati dall'Appaltatore con riserva.

In data 04/04/2023 è stato emesso il Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo.



5.2.3 Interventi programmati da avviare

a. Lavori di realizzazione di un fabbricato servizi alla banchina Ligea

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

Con nota prot. ADSP-MTC n. 963 del 13/1/2023 il RUP, ha trasmesso l'ordine di servizio n. 3 con il quale è stato ordinato al RTP COOPROGETTI SOC. COOP./RPA S.R.L., LAMBERTO ROSSI ASSOCIATI, D'AGOSTINO ASSOCIATI, ARCH. DOMENICO DE MAIO aggiudicatario del LOTTO 4 – "POTENZIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DEGLI IMMOBILI" dell'"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", di predisporre il Piano Dettagliato delle Attività (PDA) relativo all'oggetto del presente Ordine di Servizio (OdS), così come previsto dall'art. 12 del Capitolato Speciale d'appalto dell'Accordo Quadro, entro il termine di 30 giorni dalla ricezione del presente OdS.

b. Adeguamento banchina di riva Porto Masuccio Salernitano

L'intervento, finalizzato al miglioramento delle condizioni di agitazione ondosa del Porto Masuccio Salernitano, prevede l'adeguamento della banchina di riva mediante la costruzione di una struttura parzialmente riflettente, tramite demolizione e ricostruzione della parte superiore della banchina di riva per tutto il suo sviluppo (220 m) oltre al tratto iniziale (45 m) del lato interno del molo sopraflutto. La ricostruzione della parte superiore della banchina comporterà la realizzazione di cassoni in cemento armato, che saranno parzialmente riempiti da scogli, al fine di produrre un effetto dissipatore del moto ondoso impattante sulla banchina stessa. L'intervento comprende altresì la risistemazione di tutte le aree a tergo della banchina di riva, compresi gli impianti a rete.
La spesa prevista, di € 3.000.000, è finanziata con i fondi L.296/06 c. 983.

c. Ripristino angolo banchina Rossa/Molo Ponente e Molo 3 Gennaio

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

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

L'intervento ha lo scopo di stabilizzare il paramento di banchina ripristinando in primo luogo il volume delle cavità che si sono formate al piede ovvero in prossimità dello scanno di imbasamento e riempiendo eventuali cavità interne tra i massi di banchina mediante iniezione a gravità di calcestruzzo cementizio e successivamente consolidando gli stessi muri di banchina mediante la realizzazione di micropali sub-verticali aventi lo scopo di cucire i massi ciclopici costituenti l'attuale muro di banchina.

Con Delibera Presidenziale n. 233 del 30/06/2021 è stato affidato, a seguito di procedura di gara, l'incarico dei servizi di ingegneria "per la progettazione definitiva ed esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, nonché prestazioni integrative per l'intervento dei lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino della funzionalità della banchina rossa del Porto commerciale di Salerno" alla Società Spring Project S.r.l. – Salerno.

Con Delibera Presidenziale n. 42 del 14.02.2022, a seguito di procedura di gara con piattaforma elettronica MePa, è stata aggiudicato il "Servizio di svolgimento di indagini conoscitive: geognostiche, geofisiche, rilievo topografico e batimetrico, propedeutici alla *progettazione esecutiva dei lavori di ripristino della funzionalità della banchina Rossa"* all"RTI: G.I.A. Consulting S.r.l. capogruppo mandataria - Enviroconsult S.r.l. mandante", con sede in Napoli.

Sulla scorta dei risultati della campagna di indagini effettuate, la Spring Project Srl, con nota Prot. n. SP_50.21.00.N05 del data 04/07/2022, assunta al prot. AdSP MTC in data 04/07/2022 col n. 16923, ha consegnato gli elaborati del progetto definitivo dei lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino della funzionalità della banchina rossa del porto commerciale di Salerno.

All'attualità è in fase di affidamento la verifica preliminare della progettazione definitiva, tesa alla validazione del RUP, all'RTI CONTECO Check S.r.l.- Bureau Veritas Italia S.p.a., che ha vinto il Lotto 6 dell'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.

In data 25/01/2023, la Spring Project Srl, a seguito di specifica richiesta di questa Amministrazione, ha trasmesso l'aggiornamento, per la parte economica, del progetto definitivo in argomento da cui si è evinto che l'importo dei lavori passa, a causa dell'aggiornamento prezzi, da € 2.550.492,54 ad € 3.205.239,81.

Con Delibera Presidenziale n. 393/2021 del 16/11/2021 è stato impegnato l'importo di € 1.500.000, la spesa prevista è finanziata con i fondi L.296/06 c. 983.

5.3 Il porto di Castellammare di Stabia

5.3.1 Interventi avviati

Di seguito una breve descrizione dei lavori di manutenzione già eseguiti o in fase di realizzazione nel Porto di Castellammare di Stabia.

- Verifica e ripristino dell'impianto di illuminazione pubblica con sostituzione di tutte le vecchie lampade alogene con lampade a led. La sostituzione ha riguardato sia i proiettori delle due torri faro sia tutti i lampioni presenti lungo le varie banchine.
  Sostituzione delle sbarre in corrispondenza dei varchi di accesso ed uscita dal Porto. In questo caso oltre alla sostituzione delle vecchie sbarre è stato modificato ed integrato il sistema di fotocellule e ripristinato il collegamento citofonico con la Capitaneria di Porto.

- Manutenzione dei varchi presso Piazzale Incrociatore San Giorgio. L'intervento è consistito nella rimozione e successivo rifacimento di tutte le parti di intonaco e copriferro ammalorate; successivo ripristino del copriferro con conseguente trattamento dei ferri d'armatura con prodotto passivante; rifacimento dell'impermeabilizzazione della pensilina con posa in opera di scossaline metalliche lungo i bordi al fine di eliminare definitivamente l'infiltrazione delle acque meteoriche; rifacimento dei canali di gronda e delle pluviali; tinteggiatura con pittura traspirante, antimuffa ed anticondensa di tutte le pareti, sostituzione dei vecchi proiettori con proiettori a led, verniciatura, previa applicazione di vernice antiruggine, delle porte e grate metalliche.

- Realizzazione dell'impianto di videosorveglianza che interesserà il varco d'accesso principale, il piazzale antistante la palazzina sede della Capitaneria di Porto, le banchine Marinella e Mar Morto ed il vecchio molo di sottoflutto. L'intervento, oltre all'esecuzione di tutte le opere civili necessarie per il

cablaggio, prevede anche la fornitura e posa di telecamere di ultima generazione. L'impianto, una volta ultimato, sarà collegato alla Centrale Operativa di Napoli. Al momento sono state ultimate quasi tutte le opere civili e sono state posizionate le prime telecamere in corrispondenza del varco principale.

5.3.2 Interventi programmati da avviare

Questa AdSP ha provveduto ad inserire nella propria programmazione triennale delle opere pubbliche, elenco annuale 2021 e 2022, l'intervento di Messa in sicurezza del Porto di Castellammare di Stabia per l'importo complessivo di € 35.000.000,00 (elenco annuale 2022) finanziato con fondi CIPE delibera n.47 del 2019 che 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.
Trattandosi di un'opera complessa da realizzare in un'area in concessione alla società Fincantieri, l'esecuzione dei lavori è stata subordinata alla sottoscrizione di una convenzione tra AdSP, Fincantieri e Regione Campania 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 contingente situazione economica nazionale ed 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 del 2019 per la realizzazione dell'intervento programmato. Inoltre, la funzionalità del progetto di messa in sicurezza è strettamente correlata alla fornitura della piattaforma, semisommergibile, ad oggi non finanziata.
Questa AdSP con nota prot.n.8761 del 05/04/2022 ha richiesto al Ministero competente una proroga di 18 mesi del termine fissato per i fondi di finanziamento.
Pertanto, la progettazione dell'intervento sarà avviata, nelle more dell'acquisizione del complessivo rifinanziamento dell'opera.

5.4 Interventi finanziati con fondi complementari al PNRR nei Porti di Napoli e Salerno

a. Porto di Napoli - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca d'Aosta.

Il progetto dei lavori di "Prolungamento e rafforzamento della diga Duca d'Aosta" è stato suddiviso in due lotti funzionali, il Lotto A: "Prolungamento - I e II Stralcio" ed il Lotto B: "Rafforzamento - I Stralcio".

In particolare, si prevede di prolungare la diga di circa 270 m, tramite cassoni cellulari, imbasati su apposito scanno di pietrame e sormontati da una sovrastruttura fuori acqua realizzata in calcestruzzo, costituita da massiccio di sovraccarico e muro paraonde. I cassoni, analogamente a quelli del tratto terminale della diga esistente, saranno imbasati a quota -15,00 rispetto al l.m.m, su apposito scanno di pietrame, e saranno sormontati da una sovrastruttura fuori acqua realizzata in calcestruzzo, costituita da massiccio di sovraccarico di spessore pari a 2,00 m e muro paraonde, quest'ultimo con sommità a quota +7,30 m dal l.m.m. e larghezza variabile da 5,00 m a 7,15 m. Le dimensioni complessive in pianta del fusto del cassone tipo sono 22,20m x 27,50m, mentre quelle del cassone di testata sono 26,50 m x22,20 m. L'altezza, comprensiva del fusto del cassone compreso di fondazione, esclusa la sovrastruttura, sarà pari a 16,00 m.

Nell'ambito del rafforzamento, si prevede di realizzare un'opera a gettata, trasformando l'attuale tipologia di opera riflettente in opera di tipo "misto" mediante la realizzazione, sul fronte lato mare, di una scogliera rivestita da una mantellata in tetrapodi. Tali lavori in una prima fase (I stralcio), interesseranno solo la parte di diga maggiormente esposta agli eventi meteomarini. Il progetto include

anche i seguenti interventi:

a. N. 4 interventi localizzati di integrale ricostruzione del muro paraonde e del massiccio soprastante i cassoni esistenti, mediante collocazione di massi artificiali, casseri con pannelli prefabbricati, getti in opera, formazione di micropali e riempimento delle cavità per il ripristino strutturale dei cassoni esistenti;
b. Interventi diffusi per 2,6 km della diga Duca d'Aosta e dell'antemurale Thaon de Revel consistenti in:
   - Opere di ripristino e/o ricostruzione del coronamento in pietra lavica;
   - Opere di ripristino di cavità subacquee rilevate sul fronte banchina interno porto;
   - Opere di sarcitura delle lesioni sul muro paraonde;
   - Ricostruzione localizzata delle parti divelte della massicciata di coronamento dei cassoni;
   - Ricostruzione localizzata di scale di accesso alla diga foranea;
   - Ricostruzione del paramento lapideo del muro paraonde della Thaon de Revel;
   - Demolizione dei fanali di segnalamento non più utilizzabili;
c. Allestimento di un impianto di segnalazione del ciglio con corpi illuminanti a LED alimentati da pannelli fotovoltaici posizionati su paline isolate ad altezza superiore a 10 m.

b. Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante

I lavori costituiscono la messa in sicurezza di una delle vasche della cassa di colmata sita in Località Vigliena, nel Porto di Napoli, realizzata nel 2009 dal Commissariato di Governo per le Bonifiche e la Tutela delle Acque nella Regione Campania. La cassa è stata realizzata come un unico contenitore impermeabile diviso in due vasche separate da un palancolato in acciaio. La prima vasca, quella situata verso terra, fu colmata nel corso dei lavori di bonifica degli arenili di San Giovanni a Teduccio e dei fondali antistanti, mentre la seconda vasca rimase vuota. Nel marzo del 2010 una forte mareggiata provocò il crollo di una parte del palancolato di conterminazione della cassa vuota, mettendo direttamente in comunicazione il setto di separazione delle due vasche con il mare. Allo scopo di mettere in sicurezza i sedimenti già refluiti, è necessario ricostruire la parte di palancolato crollata. L' intervento di messa in sicurezza prevede, fra l'altro, la ricostruzione del lato Est della prima vasca (già riempita), innalzando la quota di marginamento a +3m s.l.m., migliorando, così, la protezione dei materiali refluiti dall'azione del mare (attualmente l'altezza del palancolato è alla quota +1m slm, non idonea a impedire che le onde del settore II superino la quota sommitale del palancolato).

L'intervento ha lo scopo di ripristinare, in posizione leggermente avanzata rispetto al precedente allineamento, una parete combinata a bassa permeabilità costituita dall'alternanza di pali tubolari in acciaio e palancole vibroinfissi nel fondale sabbioso fino ad intercettare il substrato tufaceo compatto nel quale si innestano pali e palancole. La nuova paratia di progetto si svilupperà a partire dal vertice NE della cassa 1 fino ad intercettare lo sporgente est della Darsena di Levante a SO, per uno sviluppo lineare complessivo pari a circa 290 m. Da progetto è prevista una modesta traslazione verso est del profilo esterno della cassa di colmata, pari a circa 6.0 m, al fine di assicurare la corretta esecuzione delle operazioni di vibroinfissione, scongiurando a monte l'insorgere di problematiche in corso d'opera connesse al rinvenimento di elementi ostativi alla realizzazione del nuovo palancolato. Gli eventuali conci di palancolato o scogli sul fondale interferenti con le nuove opere saranno rimossi ove necessario.

c. Porto di Salerno – Prolungamento del Molo Manfredi I fase

L'intervento consiste nel prolungamento del Molo Manfredi sino ad arrivare ad intestarsi sul paramento lato porto della diga di sopraflutto (per uno sviluppo longitudinale di circa 220 m ed una larghezza trasversale di circa 50 m) e l'allargamento funzionale del precedente analogo prolungamento (che da 35 m viene portato a 50 m), da destinare sul lato di ponente all'ormeggio delle navi da crociera e sul lato di levante, che si affaccia sulla darsena turistica di "Santa Teresa", all'ormeggio della nautica da diporto.

L'intervento, oggetto di una proposta di ATF, ha come obiettivi il contenimento delle seguenti problematiche:

- possibili interferenze tra le manovre delle imbarcazioni pertinenti le attività precipue del porto commerciale e quelle dei natanti della nautica da diporto che attualmente usufruiscono della darsena compresa tra il molo Manfredi e la diga di sopraflutto;
- fenomeni di agitazione ondosa residua nelle aree di manovra e lungo le aree di ormeggio delle imbarcazioni con particolare riferimento a quelle della nautica da diporto che attualmente ormeggiano nella darsena compresa tra il molo Manfredi e la diga di sopraflutto;
- limitati spazi "a terra" per la manovra e sosta lungo il molo Manfredi degli automezzi afferenti non solo il traffico crocieristico ma anche alle attività di manutenzione;
- impossibilità di accedere con mezzi e maestranze terrestri alla diga di sopraflutto per gli interventi di manutenzione del corpo diga in particolare della mantellata e del muro paraonde.

L'intervento prevede anche la contestuale demolizione parziale dell'attuale diga di collegamento a terra della diga di sopraflutto, necessaria a mantenere l'attuale destinazione d'uso per gli ormeggi della nautica a diporto dello specchio liquido posto a levante del molo Manfredi.

La sezione tipo per il tratto di prolungamento del Molo Manfredi, a partire dall'attuale testata di estremità per uno sviluppo longitudinale di 220 m, è quella a parete verticale con celle anti-risacca, contraddistinto:

- lato Porto Commerciale dalla formazione di una banchina di accosto adeguata all'attracco delle navi da crociera in grado di assicurare l'escavazione dei fondali anche sino alla -11,50 m s.l.m e pertanto costituita da una paratia metallica secondo la tipologia "palo-palancola" a portale con "celle antirisacca" e trave di coronamento in c.a. che costituisce anche il ciglio banchina, tiranti orizzontali vincolati alla retrostante trave di ancoraggio;
- lato Darsena turistica di Santa Teresa, una banchina del tipo a fondazione diretta secondo la tipologia a "cassoncini" prefabbricati in c.a. con celle antirisacca poggianti su uno scanno di imbasamento posto a profondità massima di -5,0 m s.l.m. più che adeguata per le finalità di ormeggio delle imbarcazioni turistiche.

Per il primo tratto di questo intervento di adeguamento funzionale del Molo Manfredi, l'allargamento a 50 m del preesistente prolungamento del Molo Manfredi (già realizzato con due fronti di palancole mutuamente "tirantate" a distanza di 35 m) a partire dal suo radicamento per uno sviluppo di 140 m consiste nella realizzazione di un nuovo fronte di banchina lungo il lato Darsena turistica di Santa Teresa, realizzato come al punto precedente, disposto ad una distanza di 15 m dall'attuale filo banchina rinfiancato a tergo con materiale arido.

Parte dei volumi provenienti dalla demolizione della diga di levante potrebbero essere riutilizzati in luogo di una quota parte del materiale arido di cava necessario per la formazione della struttura di prolungamento del Molo Manfredi.

d. Porto di Salerno – Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine - Consolidamento ed adeguamento funzionale del molo 3 Gennaio banchina Guaimario IV (lato ponente)

Per il consolidamento del molo 3 Gennaio, si prevede la realizzazione di paratie verticali, a stretto ridosso della struttura esistente, composte da profilati portanti tubolari di grande diametro ed interposte palancole tipo Z, vincolate in testa con tiranti di ancoraggio.

La parete combinata palo – palancola a profilo dell'intero sviluppo della banchina (384 m) è composta dall'alternanza di tubi d:1800 mm - s:20 mm - L= 24/29 m – interasse = 3.26 m con interposte palancole AZ18/700 double - L=22mm.

Nella parte sommitale della paratia è prevista la realizzazione di una trave di correa in conglomerato cementizio armato di dim. 4.10 m x H=2.0 m con quota estradosso variabile da +2,50 m (radice – banchina Ligea) a +2,05 m sul lmm in testata, approfondita sotto il l.m.m fino a quota -1.0 m, dotata di pannelli sagomati prefabbricati e rifinita al bordo con profilo semicircolare in acciaio inox AISI 116L. Sulla trave di correa sono ubicati gli arredi di banchina (bitte di ormeggio da 1000 kN, parabordi conici tipo super cone fenders e scalette di risalita incassate in acciaio inox).

I tiranti di ancoraggio sono previsti in cemento armato collegati ad un'estremità alla trave di correa ed all'altra estremità come segue: dalla progr. 0.00 alla progr. 259.20 m con n. 24 blocchi di ancoraggio in c.a. sottofondati con micropali disposti a cavalletto; dalla progr. 264,75 alla progr. 338,90 m con n. 1 trave di contrasto in c.a. sottofondata con micropali disposti a cavalletto; dopo la progr. 260,00m da n. 1 blocchi di ancoraggio in c.a. sottofondato con micropali disposti a cavalletto.

È prevista la realizzazione di una piastra di raccordo ed ancoraggio tra la trave di coronamento esistente in testata (realizzata in occasione del consolidamento della testata del molo) e la trave di coronamento di nuova realizzazione avente forma triangolare.

L'infissione della parete combinata è prevista venga realizzata da mare tramite idoneo motopontone, mediante vibroinfissione a frequenza variabile ed idrodemolizione e modalità operative specifiche per i pali da ammorsare nel substrato detritico calcareo-dolomitico, con monitoraggio delle vibrazioni. I tubi della parete combinata vengono vibroinfissi fino a raggiungere lo strato fortemente addensato, mentre le palancole raggiungono la quota costante più superficiale. Successivamente i tubi saranno trivellati fino a raggiungere la quota terminale della parete combinata, che verrà realizzata con getto in c.a. ed armatura zincata in gabbia di acciaio B450C. L'intero tubo verrà riempito con cls C45 fino alla sommità. La lunghezza dei pali tubolari sarà variabile in dipendenza delle stratigrafie riscontrate lungo il profilo dei moli.

L'intercapedine tra parete combinata e banchina esistente sarà riempita mediante un getto in opera di calcestruzzo C16/20.

Al fine di evitare la destabilizzazione delle banchine per effetto delle sollecitazioni indotte dalle vibrazioni, prima dell'esecuzione della parete combinata si prevede l'esecuzione di pali d:300 mm in corrispondenza dei tratti di banchina in cui sono presenti cavità (sgrottature).

Dopo la stabilizzazione della banchina a seguito della realizzazione della parete combinata e del riempimento dell'intercapedine si prevede, nelle aree ove sono state rilevate cavità, l'esecuzione di perfori d:300 mm con successivo riempimento a gravità con calcestruzzo.

Dopo la realizzazione dello scavo di splateamento è prevista l'esecuzione di vibroflottazione colonnare (sistema Top feed) con apporto di materiale arido dall'alto, per addensare e costipare il terrapieno in sito e riempire i vuoti. Successivamente al completamento delle opere strutturali si realizzerà il pacchetto di pavimentazione di tipo flessibile.

L'intervento, inoltre, prevede: la ricostruzione di parte delle dorsali dei due impianti idrico e antincendio (interferenti per un breve tratto con le opere di progetto e pertanto da dismettere per il ramo di ponente per la solo durata dei lavori e da ripristinare al termine nella medesima posizione); il ripristino degli impianti dalla linea preesistente ai nuovi pozzetti presa acqua nave e idranti a bordo banchina; la realizzazione degli impianti di raccolta e regimentazione delle acque piovane e trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dai piazzali di banchina; la realizzazione dell'impianto di protezione catodica per la protezione dalla corrosione elettrolitica delle paratie metalliche.

e. Dragaggio del porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso – fase 2 – Lavori strutturali ed indagini propedeutiche

La seconda fase del dragaggio ha come obiettivo il raggiungimento delle batimetrie previste dall'Adeguamento Tecnico Funzionale di seguito elencate:

–17,00 m l.m.b.m.s. nel canale di accesso;

–16,00 m l.m.b.m.s. nel bacino di evoluzione;

–15,00 m l.m.b.m.s. all'interno della darsena centrale e di quella di Ponente.

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

Per il raggiungimento degli obiettivi previsti, tuttavia è necessario procedere in primis con tutti i rilievi e le indagini propedeutici all'esecuzione dei lavori di dragaggio e successivamente col consolidamento del molo di Ponente per tutta la sua lunghezza (363 m) al fine di garantire la stabilità delle banchine la cui quota di imbasamento attuale non è compatibile con il programmato approfondimento dei fondali.

L'intervento, pertanto, deve essere suddiviso in due fasi distinte e separate:

- **lotto 1** – lavori di messa in sicurezza ed indagini propedeutiche;
- **lotto 2** – escavo dei fondali.

I lavori strutturali riguardano la messa in sicurezza del molo di Ponente (lotto 1), questo avverrà in maniera del tutto analoga a quanto previsto per il molo 3 Gennaio (lato ponente), ovvero attraverso la realizzazione di paratie verticali a stretto ridosso della struttura esistente composte da profilati portanti tubolari di grande diametro ed interposte palancole AZ, vincolate in testa con tiranti di ancoraggio. Nella parte sommitale della paratia è prevista la realizzazione di una trave di correa in conglomerato cementizio armato sulla quale ubicare, in analogia alle banchine già consolidate, gli arredi di banchina (bitte di ormeggio da 1000 kN, parabordi conici tipo super cone fenders e scalette di risalita incassate in acciaio inox). I tiranti di ancoraggio sono previsti in cemento armato collegati ad un'estremità alla trave di correa ed all'altra estremità a blocchi di ancoraggio in cemento armato sottofondati con micropali disposti a cavalletto.

In questa fase, inoltre, si procederà anche con la caratterizzazione dei sedimenti dei fondali e del sito di

immersione in mare nonché con tutti i rilievi e le indagini propedeutici alla fase 2.

Per quanto riguarda i lavori di escavo (fase 2), onde non compromettere l'operatività delle banchine e ridurre al minimo i disagi derivanti dalla realizzazione dei lavori, lo scavo subacqueo delle darsene, del bacino di evoluzione e del canale di ingresso è previsto venga realizzato con l'impiego di draga semovente aspirante autocaricante, mentre per tutte le lavorazioni a ciglio banchina e negli angoli delle darsene, di motopontone munito di gru attrezzata con benna.

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

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

f. Porto di Napoli – Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale

Il progetto consiste nella realizzazione all'interno del territorio portuale di Napoli, nelle aree di competenza dell'Autorità Portuale di:

1. Uno scalo ferroviario nella Darsena di Levante e il raccordo ferroviario diretto tra i settori portuali di levante e di ponente.
2. Una sistemazione stradale sulla viabilità "Calata della Marinella", in un'area limitata, per il rinvenimento di un antico canale di scolo.

Il Progetto ferroviario si sviluppa all'interno del limite del Demanio Marittimo ed interessa il territorio portuale compreso tra la nuova Darsena di Levante ad est fino alle aree portuali commerciali doganali di ponente ad ovest (moli Bausan - Flavio Gioia – calata Pollena, Granili e Vittorio Veneto).

Si tratta di un'area di circa 80 ha che si estende lungo un arco di circa 2.5 km, e che costituisce il cuore commerciale del porto sia nella situazione attuale - si concentra la movimentazione di container (fino a 450 mila TEU/anno), di petrolio e olio combustibile - sia soprattutto in prospettiva: nell'area orientale si prevede l'implementazione di un nuovo grande terminal container, mediante la colmata della Darsena di Levante, adatto a ricevere le grandi navi porta container di ultima generazione.

Il tracciato ferroviario può essere articolato in tre componenti funzionali, descritte nel seguito:

1. scalo realizzato parallelamente alla linea di costa, nel margine superiore del nuovo terminal container (Nuova Darsena di Levante), dotato di tre binari di modulo pari a 450 m, adatto a movimentare i treni. I tre binari saranno interconnessi da almeno tre scambi e sul fronte a mare sarà predisposta una fascia operativa di ampiezza di circa 20 m, adatta alla movimentazione dei mezzi nel piazzale ed alle operazioni di carico e scarico dei treni in sicurezza ed in fluidità operativa;
2. binario di raccordo tra l'area di ponente e di levante che collegherà l'area di Ponente alla Nuova Darsena di Levante;
3. tronco di raccordo con la linea esterna, all'altezza del molo Bausan. Tale raccordo creerà anche il collegamento necessario del nuovo scalo di levante con lo scalo ferroviario di Ponente, ubicato nel settore occidentale del porto.

Nel progetto è compresa la sistemazione stradale sulla viabilità "Calata della Marinella" che prevede l'eliminazione dell'attuale byPass e risoluzione della presenza del canale di scolo storico rinvenuto

nell'area.

g. 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

L'intervento prevede la realizzazione di parcheggi interrati nell'area della Calata Piliero. I lavori si inseriscono tra gli interventi in atto e/o programmati da parte dell'AdSP per l'intero waterfront monumentale del porto di Napoli (area compresa tra la Darsena Acton e l'Immacolatella Vecchia).

In particolare, gli interventi specifici riguardano la realizzazione di un nuovo sistema di parcheggi interrati di servizio alle attività portuali legate al traffico passeggeri, alle funzioni e attività portuali presenti nell'area Monumentale del porto di Napoli.

I parcheggi di servizio, per un piano interrato, consentirebbero, la riduzione dei parcheggi a raso nel p.le Angioino (con una conseguente qualificazione dell'intero piazzale), la riqualificazione della stessa area della Calata Piliero sul fronte cittadino, e la dotazione dei parcheggi necessari alle nuove funzioni che si andranno a prevedere nell'edificio ex MM. GG. Inoltre l'intervento consentirebbe di avviare la prevista riqualificazione di tutta l'area della Calata Piliero, anche a servizio dei crocieristi e dei passeggeri, qualificando notevolmente questa parte dell'Area Monumentale del porto.

Il progetto prevede principalmente:

- la realizzazione di un sistema di parcheggi interrati nell'area della Calata Piliero posta tra l'edificio ex MM.GG. e il confine con la viabilità cittadina;
- il riassetto dei collegamenti con la città, definendone, quindi, anche gli accessi, i percorsi pedonali e di connessione con le attigue aree interne al porto;
- il rispetto di tutte le norme vigenti in materia, nonché delle norme per il contenimento del consumo dell'energia, per il miglioramento passivo climatico, antincendio, per la sicurezza, eliminazione delle barriere architettoniche, …;

Inoltre il progetto tiene conto dei "Criteri ambientali minimi" (CAM,) di cui al DM del 23 giugno 2022, e del rispetto del principio di non "arrecare danno all'ambiente" (cd. DNSH).

h. Porto di Napoli – Cold ironing

Oggetto dell'appalto è la dotazione di un impianto di cold ironing delle banchine del Molo Angioino.

Le opere in argomento dovranno rispettare lo standard internazionale (IEC 80005-1 "Utility connections in port — Part 1: High voltage shore connection (HVSC) systems — General requirements").

I sistemi di cold ironing per imbarcazioni Cruise, così come descritto dalla IEC 80005-1, sono previsti con tensioni di alimentazione pari a 11 kV o 6,6kV e, in base alla scelta del valore di tensione, deriva la massima potenza erogabile una volta fissati i limiti di corrente previsti per i connettori presa-spina (shore-to-ship).

L'elettrificazione delle tre banchine esistenti del Molo Angioino avverrà mediante la predisposizione di tre punti presa posizionati nel punto mediano lungo lo sviluppo delle stesse banchine.

La cabina CEB ospiterà tutte le apparecchiature necessarie a concorrere alla potenza massima nominale di 50MVA. Il sistema di Cold Ironing verrà alimentato per tramite di una linea elettrica in cavo interrato a 20 kV. A seguito delle considerazioni espresse nei paragrafi precedenti la potenza richiesta in questa prima fase è pari a 50 MVA. La nuova cabina elettrica per il sistema di Cold Ironing (CEB) conterrà i seguenti dispositivi principali:

- Trasformatori MT/MT di ingresso ai convertitori dotati di premagnetizzazione per la riduzione dell'inrush current;
- Trasformatori MT/MT di uscita dai convertitori;
- Resistenze di messa a terra del neutro;
- Trasformatore MT/BT per ausiliari;
- Quadri di bassa tensione;
- Gruppo UPS;
- Convertitori di frequenza 50/60Hz;
- Quadri di media tensione di ingresso;
- Quadri di media tensione di uscita;
- Chiller di raffreddamento dei convertitori.

Il sistema di Cold Ironing deve poter alimentare imbarcazioni con distribuzioni interne a 50 Hz o 60 Hz, pertanto, si rende necessario l'uso di un convertitore di frequenza adatto allo scopo.

Al fine di ridurre gli spazi utilizzati, viene proposto un sistema di raffreddamento a liquido per gli stadi di potenza del convertitore.

All'uscita del convertitore il livello di tensione deve essere innalzato, per tramite di un secondo trasformatore MT/MT che deve poter consentire l'utilizzo del sistema a 11 kV e 6,6 kV essendo queste le tensioni a cui può essere fornita l'alimentazione alle navi Cruise in rispetto dello standard normativo IEC 80005-1. I trasformatori saranno isolati in resina.

Il quadro elettrico in ingresso, ricevente l'alimentazione principale con tensione pari a 20 kV, avrà classe di isolamento superiore e pari a 24 kV, 1600 A di corrente nominale e una tenuta al corto fino a 16 kA. La tipologia di quadro è scelta in ottica di massimo contenimento degli ingombri e per garantire una stabilità di funzionamento clima invariante data anche la vicinanza al mare e conseguente presenza di atmosfera salina.

Il quadro QMT sarà composto da nove celle costituenti l'arrivo linea, la cella misura, la partenza verso un trasformatore MT/BT per i servizi ausiliari, cinque partenze verso i trasformatori abbassatori e una riserva. Sia per la sezione di arrivo che per le ripartenze saranno previste delle unità multifunzione per le misure delle grandezze elettriche di riferimento e per l'implementazione delle protezioni dei sistemi a valle come previsto dalla buona tecnica e dallo standard IEC 80005-1 che dettaglia la tipologia di protezioni da prevedere per questa tipologia di impianti.

A valle del processo di conversione di frequenza e di innalzamento della tensione a 6,6 kV o 11 kV è prevista la protezione della linea verso i punti di connessione shore-to-ship posti lungo la banchina su cui trovano alloggiamento le Junction Box. I quadri QMT1-A, QMT1-B e QMT1-C avranno classe di isolamento pari a 17,5 kV, 1250 A di corrente nominale e una tenuta al corto circuito fino a 16 kA.

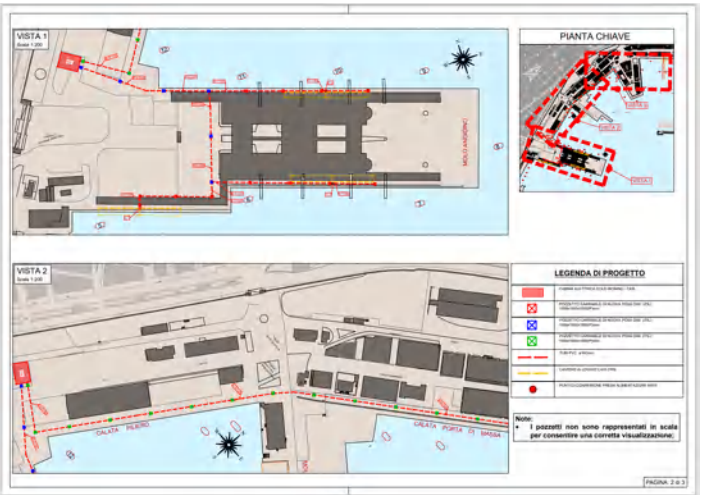
All'interno della cabina in progetto è prevista l'installazione di un trasformatore MT/BT per l'alimentazione dei servizi ausiliari di cabina e in generale per le utenze in bassa tensione del sistema. Un UPS è stato

previsto per l'alimentazione di tutti i circuiti di sicurezza inclusi quelli degli ausiliari delle protezioni, misure e allarmi dei sistemi in MT e BT.

È prevista la realizzazione di una via cavi dalla cabina CRS alla cabina CEB di nuova realizzazione, nonché le vie cavi per il collegamento della cabina CEB alle Junction Box. I conduttori di media tensione, bassa tensione e segnale saranno disposti all'interno di tubi corrugati di opportuna sezione e aventi opportuna resistenza allo schiacciamento. Date le sezioni ed il peso dei conduttori di media tensione, al fine di facilitarne la posa, sono stati previsti dei pozzetti rompi tratta indicativamente ogni 50m.

Dovrà essere prevista una adeguata maglia di terra con conduttori in rame nudo posata sotto la base della cabina CEB. Alla maglia verranno connessi i ferri di orditura della cabina in più punti e, in almeno due punti, ai singoli collettori di terra posizionati in ciascun locale della cabina. Tutte le masse, comprese quelle estranee, verranno collegate ai collettori su indicati.

La connessione delle navi avverrà per tramite di gruppi prese, standardizzate come da riferimento IEC 80005- 1, e collegate al quadro/i di media tensione in uscita dalla cabina CEB. Tra il punto presa lato terra ed il punto presa lato nave, sarà necessario interporre un dispositivo semovente che, connesso alla junction box a terra, erogherà i cavi a bordo mediante l'utilizzo di un braccio telescopico. spostamento di 50m rispetto ai punti presa. Dal punto di vista elettrico sia le junction-box che il sistema semovente dovranno essere idonei per il trasferimento di potenza ai valori di tensione e frequenza precedentemente descritti e con un massimale pari a 20MVA.



i. Porto di Salerno – Smart green port - Cold ironing

L'intervento di cold-ironing è finalizzato alla connessione delle navi alla rete elettrica nazionale in modo da ridurre l'emissione in atmosfera dei prodotti di combustione generati dai motori endotermici ausiliari. Fermo restando la necessità di attrezzare tutte le banchine del porto di Salerno, per le varie tipologie di navi, questa Amministrazione ha deciso di dare priorità agli ormeggi dedicati alle navi da crociera. Questa tipologia di navi è tra le più energivore e richiede una potenza, in armonia con lo standard IEEE/IEC 80005-1, fino a massimo 16/20 MVA. Per soddisfare il fabbisogno del porto di Salerno, in previsione futura di potenza elettrica, per i servizi di banchina e per la ricarica dei veicoli o mezzi operativi a trazione elettrica ovvero per il cold ironing, l'AdSP-MTC, Terna, E-distribuzione e il Comune di Salerno hanno stipulato un accordo per la costruzione di una cabina primaria (CP) AT/MT limitrofa alla zona portuale. Per le vie di cavo dei circuiti in alta tensione verranno sfruttate le costruende gallerie di Salerno Porta Ovest. L'alimentazione della suddetta CP, denominata Salerno Porto, avrà una potenza installata di 63

MVA ridondati con doppio trasformatore, di cui circa il 60 % (40 MVA) della potenza disponibile potrà essere assolta dai fabbisogni futuri del compendio portuale. Pertanto in porto non sono previste terminazioni in AT (Alta Tensione), ma una serie di forniture in media tensione, eventualmente con circuiti accoppiati o in deroga, per soddisfare potenze > 10 MVA come quelle dei fabbisogni delle navi da crociera.

La potenza elettrica necessaria per la funzionalizzazione di un primo ormeggio antistante la stazione marittima al molo Manfredi dedicato alle crociere necessita delle seguenti opere:

- realizzazione di una polifera che collega la CP al CRS (cabina ricezione e smistamento), situata a radice del molo Trapezio, funzionale ad un polielettrodotto in MT (media tensione);
- realizzazione del CRS - struttura prefabbricata con area di sedime di circa 1500 mq –dedicata ad accogliere le terminazioni delle forniture in MT intese come consegna;
- realizzazione di un quadro in MT contemplando i futuri sviluppi della cabina funzionale a tutto il molo Trapezio, banchina Ligea e banchina Rossa, nonché le previsioni di Short to Ship Connection e On Shore Port Facility;
- realizzazione di una polifera che collega il CRS al CAB (cabina di prossimità) funzionale ad un polielettrodotto MT (media tensione) e comprensivo di circuiti di controllo in fibra ottica;
- realizzazione della cabina prefabbricata CAB c/o molo Manfredi con area di sedime di circa 400 mq;
- realizzazione della funzionalizzazione elettrica e relativa implementazione delle macchine elettriche incluso gli scomparti MT di arrivo in MT 20 kV, i trasformatori riduttori di tensione 20/3 kV, i convertitori di frequenza, i trasformatori elevatori, adattamento delle tensioni e separazione galvanica 3/11-6.6 kV, la quadristica MT - HVSC - le funzionalizzazioni delle circuiterie ausiliari e dei sistemi di condizionamento e
- controllo temperatura;
- realizzazione dei circuiti interrati di prossimità compreso le junction-box;
- fornitura di apparecchiatura cable-socket ship connection equipment (sistema semovente compreso di connettori, avvolgicavo e braccio telescopico si sollevamento cavi);
- implementazione di un sistema SCADA (System Control and Data Acquisition).

5.5 Interventi di sostenibilità ambientale nei porti dell'AdSP MTC

a. 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**		

b. 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 l'intervento 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 (in base a un fattore di emissione 2018 del parco elettrico nazionale di circa 0,45 t di CO2/MWh.

Nei sopralluoghi effettuati durante la stesura del documento si è riscontrata inoltre 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. Pertanto 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.

c. 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.

d. 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) convertire i consumi relativi all'autotrazione verso il vettore elettrico in quanto validati dall'analisi costi-benefici. I veicoli elettrici sono infatti la soluzione del futuro; 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. 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 risparmio 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)

5.6 Allegati

5.6.1 Allegato 1 – Interventi finanziati con fondi Complementari al PNRR

Codice Intervento Progetto (CIP)	CUP	NOME PROGETTO	Importo intervento	2024	2025	2026
01/PNRR/PC/2021	G65F20001560006	Porto di Napoli - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca d'Aosta	150.000.000,00	60.000.000,00	60.000.000,00	30.000.000,00
02/PNRR/PC/2021	G61B20000830006	Porto di Napoli - Ampliamento e completamento della darsena di Levante	20.000.000,00	8.000.000,00	8.000.000,00	4.000.000,00
03/PNRR/PC/2021	G61B20000840006	Porto di Napoli - Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri.	26.000.000,00	10.400.000,00	10.400.000,00	5.200.000,00
04/PNRR/PC/2021	G51B21003160006	Porto di Salerno Dragaggio del porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso - Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento funzionale del Molo di Ponente del Porto di Salerno (dragaggio fase 1)	40.000.000,00	16.000.000,00	16.000.000,00	8.000.000,00
05/PNRR/PC/2021	G51B21003260006	Porto di Salerno -Prolungamento del molo Manfredi	15.000.000,00	6.000.000,00	6.000.000,00	3.000.000,00
06/PNRR/PC/2021	G51B21003170006	Porto di Salerno -Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine	40.000.000,00	16.000.000,00	16.000.000,00	8.000.000,00
07/PNRR/PC/2021	G61B21005650006	Porto di Napoli - Cold ironing	25.000.000,00	10.000.000,00	10.000.000,00	5.000.000,00
08/PNRR/PC/2021	G59J21005810006	Porto di Salerno - Smart Green Port - Cold ironing	15.000.000,00	6.000.000,00	6.000.000,00	3.000.000,00
09/PNRR/PC/2021	G67H20002440006	Porto di Napoli - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale.	20.000.000,00	8.000.000,00	8.000.000,00	4.000.000,00
10/PNRR/PC/2021	F51B08000600001	Porto di Salerno -Realizzazione del 2° lotto del 1° stralcio dell'intervento "Salerno porta ovest" di Salerno – integrazione finanziamento	10.000.000,00	4.000.000,00	5.000.000,00	1.000.000,00
			361.000.000,00	**144.400.000,00**	**145.400.000,00**	**71.200.000,00**

5.6.2 Allegato 2 – Programma triennale lavori 2023/2025 con proiezione al 2026

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE
PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI 2023/2025 CON PROIEZIONE AL 2026 - ARTICOLAZIONE COPERTURA FINANZIARIA

N°	Porto	DESCRIZIONE INTERVENTI	Importo annualità 2023	Importo annualità 2024	Importo annualità 2025	Importo annualità 2026 Proiezione	Importo complessivo	Fonte di finanziamento
1	Napoli	Lavori adeguamento funzionale banchina di ponente molo Pisacane e costruzione piattaforma in radice	8.000.000,00 €	13.400.000,00 €	- €	- €	21.400.000,00 €	Legge 166/2002 - DM 26/6/2004 - Fondi propri aAdSP - Legge 296/2006 art 1 comma 983 - art.18bis L.84/94 - Fondi Piano Operativo Infrastrutture 2014-20 FSC
2	Napoli	Campania Ports - ASSE D Linea di azione 2 - Interventi di risparmio ed efficientamento energetico	448.849,77 €	500.000,00 €	- €	- €	2.108.585,04 €	Green Campania Ports fondi PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020 - Linea di azione 2 - Convenzione Prot. n. 6785 del 05/04/2022
			- €	1.159.735,27 €	- €	- €		Fondi AdSP
3	Napoli	Green Campania Ports - ASSE D Linea di azione 3 - Interventi di produzione di energia da fonti rinnovabili (moto ondoso Salerno)	300.280,92 €	300.000,00 €	- €	- €	3.500.000,00 €	Green Campania Ports fondi PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020 - Linea di azione 3 - Convenzione Prot. n. 6785 del 05/04/2022
			- €	2.899.719,08 €	- €	- €		Fondi AdSP
4	Napoli	Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli. Nuovo terminal passeggeri alla Calata Beverello - connessioni porto città e riassetto della mobilità (PAC Linea di azione 4)	2.500.000,00 €	2.930.000,00 €	- €	- €	5.430.000,00 €	Fondi PAC "Infrastrutture e Reti 2014-2020" - Linea di Azione 4 - Convenzione Prot. n. 4148 del 01/03/2022 approvata con Decreto Direttoriale n. 4743 del 08/03/2022
5	Napoli	Costruzione nuovi pontili imbarco sbarco alla calata beverello	- €	4.000.000,00 €	10.000.000,00 €	- €	14.000.000,00 €	Fondi AdSP
6	Napoli	Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - 2° lotto.	- €	1.762.698,00 €	3.000.000,00 €	- €	10.000.000,00 €	*(1) L. 296/06 c.983 – Decreto Dirigenziale MIT n. 102 del 18/09/2018 – Fondi perequativi *(1) Economie derivanti da variazione fonti di finanziamento "Interventi di riqualificazione dell'Area
			- €	3.011.456,22 €	- €	- €		*(1) art. 18-bis L. 84/94 – Decreto MIT/MEF n. 514 del 27/11/2018 – Fondi adeg. Infrastr. dei porti *(1) Economie derivanti da variazione fonti di finanziamento "Interventi di riqualificazione dell'Area
			- €	74.307,25 €	- €	- €		Fondi AdSP
			- €	2.151.538,53 €	- €	- €		Fondi art. 18-bis L. 84/94 – Decreto MIMS/MEF n. 252 del 10/08/2022
7	Castellammare di Stabia, Napoli e Salerno	Lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria nei porti	2.000.000,00 €	4.000.000,00 €	4.000.000,00 €	4.000.000,00 €	14.000.000,00 €	Fondi AdSP
8	Napoli	Lavori manutenzione edificio sede ADSP Napoli (Opere edili, Impianti di climatizzazione, elettrico, ascensore etc.)	400.000,00 €	- €	- €	- €	400.000,00 €	Fondi AdSP
9	Napoli	Lavori di adeguamento bacino 2 in area bacini	5.000.000,00 €	12.000.000,00 €	12.000.000,00 €	5.430.849,00 €	34.430.849,00 €	Legge 388/2000 DM 2/5/2001 - - Legge 166/2002 - DM 26/6/2004 - Fondi propri AdSP - Legge 296/2006 art 1 comma 983 - NOTA: importo in avanzamento - impresa in concordato in bianco -
10	Napoli	Lavori urgenti Illuminazione diga foranea – intervento di illuminazione del ciglio di banchina della diga foranea Duca d'Aosta e dell'Antemurale Thaon de Revel, progetto prioritario da stralciare dagli interventi finanziati con PNRR suola diga foranea	150.000,00 €	150.000,00 €	- €	- €	300.000,00 €	Fondi AdSP
11	Castellammare di Stabia, Napoli e Salerno	Viabilità – interventi urgenti di adeguamento della viabilità, del ripristino del manto stradale e della segnaletica orizzontale	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	1.200.000,00 €	Fondi AdSP
12	Napoli	Lavori di riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni al porto di Napoli	4.000.000,00 €	12.500.000,00 €	10.000.000,00 €	- €	26.500.000,00 €	Intervento in attesa di nuova riprogrammazione già finanziato a valere su programma PON 2014/2020
13	Napoli	Lavori di realizzazione del completamento della rete fognaria del Porto di Napoli	900.000,00 €	8.000.000,00 €	8.000.000,00 €	1.100.000,00 €	18.000.000,00 €	P.O.R. Campania - FESR 2007-2013. Grande progetto - logistica e porti - sistema integrato portuale di Napoli
01/PNRR/PC/2021	Napoli	Prolungamento e rafforzamento della diga Duca d'Aosta	- €	60.000.000,00 €	60.000.000,00 €	30.000.000,00 €	150.000.000,00 €	Fondo complementare PNRR - DM 330/2021
02/PNRR/PC/2021	Napoli	Ampliamento e completamento della darsena di Levante	- €	8.000.000,00 €	8.000.000,00 €	4.000.000,00 €	20.000.000,00 €	Fondo complementare PNRR - DM 330/2021
03/PNRR/PC/2021	Napoli	Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri.	- €	10.400.000,00 €	10.400.000,00 €	5.200.000,00 €	26.000.000,00 €	Fondo complementare PNRR - DM 330/2021
04/PNRR/PC/2021	Salerno	Dragaggio del porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso - Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento funzionale del Molo di Ponente del Porto di Salerno (dragaggio fase 1)	- €	16.000.000,00 €	16.000.000,00 €	8.000.000,00 €	40.000.000,00 €	Fondo complementare PNRR - DM 330/2021
05/PNRR/PC/2021	Salerno	Prolungamento del molo Manfredi	- €	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €	3.000.000,00 €	15.000.000,00 €	Fondo complementare PNRR - DM 330/2021
06/PNRR/PC/2021	Salerno	Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine	- €	16.000.000,00 €	16.000.000,00 €	8.000.000,00 €	40.000.000,00 €	Fondo complementare PNRR - DM 330/2021
07/PNRR/PC/2021	Napoli	Cold ironing	- €	10.000.000,00 €	10.000.000,00 €	5.000.000,00 €	25.000.000,00 €	Fondo complementare PNRR - DM 330/2021
08/PNRR/PC/2021	Salerno	Smart Green Port - Cold ironing	- €	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €	3.000.000,00 €	15.000.000,00 €	Fondo complementare PNRR - DM 330/2021
09/PNRR/PC/2021	Napoli	Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale.	- €	8.000.000,00 €	8.000.000,00 €	4.000.000,00 €	20.000.000,00 €	Fondo complementare PNRR - DM 330/2021
10/PNRR/PC/2021	Salerno	Realizzazione del 2° lotto del 1° stralcio dell'intervento "Salerno porta ovest" di Salerno – integrazione finanziamento	- €	4.000.000,00 €	5.000.000,00 €	1.000.000,00 €	10.000.000,00 €	Fondo complementare PNRR - DM 330/2021
14	Napoli	Lavori doi costruzione nuova barcaporta a ribalta bacino 1	- €	- €	2.000.000,00 €	750.000,00 €	2.750.000,00 €	Fondi AdSP
15	Napoli	Lavori di rimodellamento fondali in area esterna a SIN	- €	1.500.000,00 €	3.000.000,00 €	1.500.000,00 €	6.000.000,00 €	Intervento in attesa di nuova riprogrammazione a valere su programma POR FESR 2021-2027
16	Napoli	Lavori di salpamento, escavo e/o rimodellamento fondali a perimetro banchine Beverello, Piliero, V. Emanuele, Calata Granili, Molo Bausan, Calata Pollena attiità incluse anche in area SIN	- €	2.000.000,00 €	4.000.000,00 €	4.000.000,00 €	10.000.000,00 €	Intervento in attesa di nuova riprogrammazione a valere su programma POR FESR 2021-2027
17	Napoli	Potenziamento dello scalo ferroviario asservito al Porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse	- €	5.000.000,00 €	15.000.000,00 €	18.800.000,00 €	38.800.000,00 €	Fondo per le infrastrutture portuali. Decreto MIMS-MEF n. 52 del 10/03/2022
18	Salerno	Adeguamento banchina di riva porto Masuccio Salernitano	- €	3.000.000,00 €	- €	- €	3.000.000,00 €	Intervento in attesa di nuova riprogrammazione a valere su programma POR FESR 2021-2027
19	Salerno	Messa in sicurezza della galleria tecnica	- €	7.000.000,00 €	10.000.000,00 €	- €	17.000.000,00 €	Intervento in attesa di nuova riprogrammazione a valere su programma POR FESR 2021-2027
20	Napoli	Consolidamento e adeguamento funzionale dei moli e delle banchine (Angioino, San Vincenzo, etc.)	- €	5.000.000,00 €	45.000.000,00 €	60.000.000,00 €	110.000.000,00 €	Intervento in attesa di nuova riprogrammazione a valere su programma POR FESR 2021-2027
21	Napoli	Porto di Napoli - Realizzazione di interventi di demolizione di volumetrie in muratura e cemento armato dismesse o da dismettere (bunker, silos, edifici etc), incluso interventi di frantumazione e recupero per tombamenti	- €	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €	- €	6.000.000,00 €	Intervento in attesa di nuova riprogrammazione a valere su programma POR FESR 2021-2027
22	Napoli	Interventi demolizione silos darsena Marinella	- €	2.000.000,00 €	2.000.000,00 €	- €	4.000.000,00 €	Interventi già finanziati sul ciclo programmazione FESR 2014-2020 ed in attesa di riprogrammazione su POR FESR 2021-2027
23	Napoli	Messa in sicurezza delle banchine dell'area portuale alla calata darsena Marinella	- €	7.000.000,00 €	14.000.000,00 €	7.000.000,00 €	28.000.000,00 €	Interventi già finanziati sul ciclo programmazione FESR 2014-2020 ed in attesa di riprogrammazione su POR FESR 2021-2027
24	Napoli	Piano di efficientamento energetico del porto di napoli con utilizzo di fonti alternative	- €	4.000.000,00 €	8.000.000,00 €	6.000.000,00 €	18.000.000,00 €	Interventi già finanziati sul ciclo programmazione FESR 2014-2020 ed in attesa di riprogrammazione su POR FESR 2021-2027
25	Napoli	Trasporto e ricollocazione sedimenti su calata Vigliena – interventi urgenti complementari a quelli finanziati con il PNC sulla cassa di colmata di Vigliena	- €	15.000.000,00 €	- €	- €	15.000.000,00 €	Interventi già finanziati sul ciclo programmazione FESR 2014-2020 ed in attesa di riprogrammazione su POR FESR 2021-2027
26	Napoli	Molo Angioino coronamento e bitte – intervento urgente di messa in sicurezza ed adeguamento del coronamento di banchina e delle bitte di ormeggio che presentano notevoli fragilità strutturali	- €	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €	18.000.000,00 €	Interventi già finanziati sul ciclo programmazione FESR 2014-2020 ed in attesa di riprogrammazione su POR FESR 2021-2027
27	Napoli	Molo Vittorio Emanuele di ponente e testata – intervento di consolidamento della banchina tenuto conto che ad oggi sono state divelte già 4 bitte di ormeggio	- €	10.000.000,00 €	10.000.000,00 €	20.000.000,00 €	40.000.000,00 €	Interventi già finanziati sul ciclo programmazione FESR 2014-2020 ed in attesa di riprogrammazione su POR FESR 2021-2027
28	Salerno	Lavori di adeguamento del porto di Santa Teresa a Salerno – opere necessarie a seguito della programmata resecazione del molo di sopraflutto al fine di ricollocare gli ormeggi del bacino interno e rettificare la banchina di riva	- €	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €	- €	10.000.000,00 €	Interventi già finanziati sul ciclo programmazione FESR 2014-2020 ed in attesa di riprogrammazione su POR FESR 2021-2027
29	Salerno	Lavori di adeguamento della banchina Rossa– opere necessarie per garantire l'approfondimento dei fondali a seguito dei programmati lavori di escavo dei fondali	- €	10.000.000,00 €	15.000.000,00 €	15.000.000,00 €	40.000.000,00 €	Interventi già finanziati sul ciclo programmazione FESR 2014-2020 ed in attesa di riprogrammazione su POR FESR 2021-2027
30	Napoli	Completamento escavi porto di Napoli e realizzazione cassa da colmata	- €	10.000.000,00 €	25.000.000,00 €	45.000.000,00 €	80.000.000,00 €	Interventi in attesa di riprogrammazione finanziamenti a varere su programma POR FESR 2021-2027
31	Castellammare di Stabia	Rettifica ed ampliamento della Banchina Magazzini Generali-Marinella nel porto di Castellamare di Stabia	- €	- €	10.000.000,00 €	10.000.000,00 €	20.000.000,00 €	Interventi in attesa di riprogrammazione finanziamenti a varere su programma POR FESR 2021-2027
32	Napoli	Lavori adeguamento banchina molo Carmine lato ponente e testata e costruzione pontili	- €	- €	18.000.000,00 €	22.000.000,00 €	40.000.000,00 €	Interventi in attesa di riprogrammazione finanziamenti a varere su programma POR FESR 2021-2027
33	Salerno	Dragaggio del porto commerciale e del canale di ingresso integrazione fondi per Escavo	- €	- €	10.000.000,00 €	15.000.000,00 €	25.000.000,00 €	Interventi in attesa di riprogrammazione finanziamenti a varere su programma POR FESR 2021-2027
34	Napoli	Prolungamento e rafforzamento della Diga Duca D'Aosta nel Porto di Napoli - integrazione fondi per rafforzamento - II STRALCIO - L=300 m	- €	- €	- €	30.000.000,00 €	30.000.000,00 €	Interventi in attesa di riprogrammazione finanziamenti a varere su programma POR FESR 2021-2027
35	Castellammare di Stabia, Napoli e Salerno	Risanamento cortine prospettiche ed efficientamento energetico immobili demaniali di particolare interesse	- €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	2.000.000,00 €	4.000.000,00 €	Fondi AdSP
36	Salerno	Adeguamento funzionale delle infrastrutture ed opere di ampliamento del bacino portuale del Porto Masuccio salernitano	- €	2.000.000,00 €	2.000.000,00 €	26.000.000,00 €	30.000.000,00 €	Interventi in attesa di riprogrammazione finanziamenti a varere su programma POR FESR 2021-2027
		TOTALE COMPLESSIVO	**23.999.130,69 €**	**312.039.454,35 €**	**400.700.000,00 €**	**371.080.849,00 €**	**1.107.819.434,04 €**	

Totale 2023	23.999.130,69 €
Totale 2024	312.039.454,35 €
Totale 2025	400.700.000,00 €
Totale 2026	371.080.849,00 €
TOTALE COMPLESSIVO	**1.107.819.434,04 €**