



Piano Operativo 2017-2019

con proiezione al 2020

Revisione anno 2018

INDICE

1. PREMESSA.....	4
2. LO SCENARIO STRATEGICO	8
3. LO SCENARIO EUROMEDITERRANEO	14
4. LE TENDENZE IN ATTO NELLA PORTUALITA' CAMPANA	16
5. ANALISI DI TRAFFICO	18
5.1. Il Contesto economico nazionale e regionale.....	18
5.2. L'andamento dei traffici in Adsp del Mar Tirreno Centrale.....	19
6. LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI PER UN NUOVO SVILUPPO: IL RUOLO STRATEGICO DEI PORTI MERIDIONALI.	23
7. GLI OBIETTIVI DI BREVE E MEDIO TERMINE DEI PORTI DELL'ADSP DEL MAR TIRRENO CENTRALE.....	27
7.1. Il Master Plan del Porto di Napoli	34
7.1.1. <i>Suddivisione delle attività portuali nello scenario attuale.....</i>	<i>36</i>
7.1.2. <i>Criticità nello scenario attuale.....</i>	<i>38</i>
7.1.3. <i>Linee di indirizzo nello scenario al 2030.....</i>	<i>40</i>
7.1.4. <i>Note e tempistica per l'attuazione dello scenario al 2030.....</i>	<i>43</i>
7.1.5. <i>Linee di indirizzo per una gestione, in ambito portuale, delle aree demaniali marittime coerente con le ipotesi programmatiche</i>	<i>46</i>
7.1.6. <i>Documentazione Allegata.....</i>	<i>52</i>
7.2. Il Master Plan del Porto di Salerno	54
7.2.1. <i>Suddivisione delle attività portuali nello scenario attuale.....</i>	<i>57</i>
7.2.2. <i>Criticità nello scenario attuale.....</i>	<i>59</i>
7.2.3. <i>Linee di indirizzo nello scenario al 2030.....</i>	<i>59</i>
7.2.4. <i>Note e tempistica per l'attuazione dello scenario al 2030.....</i>	<i>62</i>
7.2.5. <i>Linee di indirizzo per una gestione, in ambito portuale, delle aree demaniali marittime coerente con le ipotesi programmatiche</i>	<i>64</i>
7.2.6. <i>Documentazione Allegata.....</i>	<i>71</i>
7.3. Il Master Plan del Porto di Castellammare di Stabia	72
7.3.1. <i>Suddivisione attività portuali nello scenario attuale.....</i>	<i>74</i>
7.3.2. <i>Criticità nello scenario attuale.....</i>	<i>75</i>
7.3.3. <i>Linee di indirizzo nello scenario al 2030.....</i>	<i>76</i>
7.3.4. <i>Documentazione Allegata.....</i>	<i>78</i>
8. GLI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE NEI PORTI DELL'ADSP.....	79
8.1. Il Porto di Napoli	79

8.1.1.	<i>Gli interventi infrastrutturali già finanziati e programmati.....</i>	79
8.1.2.	<i>Gli interventi infrastrutturali da promuovere e concretizzare.</i>	81
8.1.3.	<i>Gli escavi e le casse di colmata.</i>	87
8.1.4.	<i>Il potenziamento ed adeguamento della rete stradale e ferroviaria.</i>	89
8.1.5.	<i>Il potenziamento delle opere di difesa foranea.....</i>	92
8.1.6.	<i>La previsione di porti turistici e di assetto della fascia costiera nella circoscrizione del porto di Napoli.....</i>	93
8.2.	Il porto di Salerno	97
8.2.1.	<i>Interventi infrastrutturali già finanziati e avviati</i>	97
8.2.2.	<i>Interventi da iniziare per i quali si dispone già della progettazione esecutiva</i>	102
8.2.3.	<i>Interventi da avviare ex novo per i quali non è stata ancora acquisita la progettazione</i>	104
8.2.4.	<i>La previsione di porti turistici e di assetto della fascia costiera nella circoscrizione del porto di Salerno</i>	107
8.3.	Allegati	108

1. PREMESSA

Il Piano operativo dell’Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, che comprende i porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, abbraccia l’arco di mandato del Comitato di Gestione (2017-2020), ed aggiorna la precedente versione approvata a marzo 2017. Il POT è improntato ad una logica che individua e focalizza lo scenario delle azioni realizzabili entro il periodo di riferimento del piano stesso, innanzitutto per portare a compimento risultati di adeguamento infrastrutturale già pianificati.

La revisione del Piano Operativo Triennale si muove dentro una logica di stretta collaborazione con le istituzioni nazionali e territoriali. Questo fattore di intenso coordinamento tra soggetti ed amministrazioni che svolgono ruoli essenziali nella pianificazione si declina in modo differente, e differente di conseguenza è anche il profilo della assunzione delle responsabilità.

Esistono campi di azione che rientrano esclusivamente nella sfera di responsabilità della Autorità di Sistema Portuale, e su questo fronte intendiamo generare iniziative che possano offrire elementi di innovazione e di concreto segnale per la crescita della comunità nel suo insieme: pensiamo ad esempio alla ristrutturazione del Forte di Vigliena nel porto di Napoli, una testimonianza, sinora trascurata, della storia cittadina che va ripresa e rimessa al centro della memoria. Sempre nella sfera di responsabilità diretta dell’Autorità rientrano interventi di miglioramento e riorganizzazione di funzioni portuali che, nel corso del tempo, hanno visto una perdita di ruolo con un progressivo degrado ambientale: pensiamo al caso di Mergellina, nei passati decenni punto di partenza ed approdo privilegiato per il traffico degli aliscafi verso le isole del Golfo, ed oggi bisognosa di un rilancio di identità e di funzione. Si tratta di processi che non si realizzano nel breve periodo, ma che richiedono lavoro di programmazione e fasi intermedie di realizzazione.

Esistono poi terreni di confronto e di condivisione con le istituzioni, che sono indispensabili quando si pone mano alla pianificazione dei waterfront, vale a dire quella delicata cerniera tra porto e territorio urbano: su questo fronte dobbiamo lavorare di stretta intesa con le amministrazioni comunali e regionale, avendo a metro di misura non solo la migliore organizzazione delle funzioni portuali ma anche la sensibilità dei territori ed il rapporto con la comunità dei cittadini. Vale per i waterfront di tutti i porti dell’Autorità di Sistema, che richiedono interventi di riorganizzazione, miglioramento funzionale, maggiore integrazione con il tessuto cittadino. Nel caso del Porto di Salerno sarà fondamentale cooperare con la città per la individuazione di un’area retroportuale e per la realizzazione di una struttura

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

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

Insomma, solo un corretto rispetto delle dinamiche istituzionali, ed un costante confronto con le amministrazioni, può generare un efficace e costante dialogo tra sistema portuale e territori. Nella realtà economica e sociale dei nostri tempi, tale aspetto costituisce una variabile strategico di successo.

La capacità di esecuzione nell'adeguamento infrastrutturale costituisce un obiettivo primario dell'Autorità, per assicurare agli operatori certezze nell'adeguatezza dei porti campani per la ricezione delle navi, coerentemente con la domanda del mercato. D'altro lato, agli operatori è richiesta una focalizzazione sul più efficiente uso degli asset esistenti, migliorando, da un lato, la produttività delle banchine e dall'altro l'organizzazione del lavoro.

Tali azioni, indispensabili per il miglioramento della **competitività**, sono contenute entro una cornice di carattere strategico, che riguarda un orizzonte temporale più lungo, necessario per creare quel respiro indispensabile ad inquadrare le iniziative di attuazione previste entro il periodo di piano all'interno di una visione coerente con una evoluzione concorrenziale del sistema portuale campano nello scenario della logistica nazionale, europea ed internazionale.

In breve, per punti, si riassumono le questioni prioritarie sulle quali si concentrerà il nostro lavoro e il nostro impegno e i passi da compiere per dare concretezza agli obiettivi annunciati:

Zona economica speciale: l'operatività del Comitato di Indirizzo, organismo deputato alla *governance* del progetto, sarà garantita una volta nominati, da parte del Presidente del Consiglio e del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, i due componenti che ne completano la costituzione. In parallelo si stanno avviando le iniziative per la presentazione della ZES alle comunità degli imprenditori e dei potenziali investitori. Per ora sono programmati tre incontri: il 2 luglio 2018 a Napoli,

il 13 luglio 2018 a Los Angeles, nella seconda metà di luglio 2018 a Milano.

Sviluppo ad oriente del porto di Napoli: la Darsena di Levante è in corso di tombamento con i lavori di dragaggio, e sarà operativa entro i prossimi 5 anni; presenta una lunghezza di 640 metri, insufficiente per poter accogliere almeno tre navi portacontainer. Andrà programmata la sua estensione sino ad un chilometro. Questo progetto va accompagnato, ed anzi preceduto, da un intervento di riqualificazione urbana che metta in connessione l'agglomerato urbano di S. Giovanni con il mare:

l'ipotesi di progetto, studiata con il Dipartimento di Architettura della Università Federico II, prevede la costruzione di due ponti di collegamento tra la città ed il mare, uno pedonale ed uno stradale. Dai ponti dovrà partire una piazza a mare ed una passeggiata sino al Museo ferroviario nazionale di Pietrarsa.

Apertura del Molo S. Vincenzo ai cittadini: il Molo si allunga per due chilometri dalla Darsena Acton e la statua di S. Gennaro che accoglie le navi dirette al Beverello.

Si tratta di una fantastica passeggiata che va restituita alla fruibilità dei cittadini. Per raggiungere l'obiettivo va individuata una nuova sede per il Comando Logistico della Marina Militare, che si trova oggi in testata del Molo di San Vincenzo. Occorre innescare un meccanismo di collaborazione istituzionale che consenta di unificare anche la sede della Marina Militare di Bagnoli, che dovrebbe trovare anch'essa collocazione in un edificio da individuare d'intesa con il Ministero della Difesa.

Dragaggi per i porti di Napoli e Salerno: i dragaggi dei due porti sono strategici per consentire al naviglio di dimensione medio-grande di scalare i due principali porti della Campania. Il dragaggio per il porto di Napoli è iniziato, sia pure tra molte difficoltà burocratiche per la effettuazione dei controlli da parte di Arpac. Nel caso di Salerno deve essere concessa nelle prossime settimane l'autorizzazione, dopo che Adsp ha adempiuto alle prescrizioni dettate dalla Commissione VIA. Tale autorizzazione è determinante per poter poi avviare le gare e realizzare i lavori. La tempistica di esecuzione, sia per Napoli sia per Salerno, è decisiva per assicurare quella competitività che serve al sistema portuale campano.

Progetto di Waterfront per il porto di Napoli: nelle prossime settimane sarà messa gara la prima fase, che prevede la realizzazione della nuova Stazione Marittima passeggeri dedicata al traffico di corto raggio per le isole del Golfo (3,5 milioni di passeggeri anno). Intanto, in parallelo, inizierà la seconda fase, che prevede la ristrutturazione di Calata Piliero, con la realizzazione del Museo del Mare e della Migrazione nell'edificio degli ex Magazzini Generali, la costruzione della nuova sede

della Università Parthenope, la filtering line tra porto e città, con una passeggiata pedonale. La terza fase sarà la rifunzionalizzazione di Molo S. Vincenzo per le attività di mega yacht e giga yacht.

Sviluppo della cantieristica: il rilancio della costruzione navale nella fabbrica di Fincantieri al porto di Castellammare e la ripresa delle attività di riparazione navale nel porto di Napoli sono strategiche per il futuro dell'industria marittima nel territorio. Segnali incoraggianti cominciano ad essere presenti. La Regione Campania ha stipulato un accordo con Fincantieri, che prevede il rilancio delle nuove costruzioni nei segmenti di mercato militare e civile. Nel porto di Napoli è prevista nei prossimi mesi l'installazione di un nuovo bacino galleggiante, che aumenterà la capacità produttiva per la riparazione.

2. LO SCENARIO STRATEGICO

Il quadro economico è ancora caratterizzato da una forte instabilità. Prevederne gli sviluppi nei prossimi anni è esercizio ancora contraddittorio, ed estremamente rischioso. Veniamo da un decennio di profonda ristrutturazione dell'economia mondiale, con:

- la crisi perdurante della produzione industriale nei Paesi europei;
- il rallentamento nella crescita dei Paesi di nuova industrializzazione;
- un andamento del traffico commerciale che esprime tassi di crescita instabili inferiori rispetto all'andamento della produzione, differentemente rispetto a quanto accadeva prima della crisi.

L'economia ed il cluster marittimo sono molto condizionati da questi scenari, ed il gigantismo armatoriale induce oggi a raggruppamenti dei principali operatori in forma di alleanze per fronteggiare una perdurante stagnazione, o lenta crescita, della domanda, in presenza di una over-capacity delle flotte.

Per i sistemi portuali ne deriva una stagione di maggiore focalizzazione ed attenzione sulle scelte di investimento, che devono essere caratterizzate da concretezza nelle decisioni, coerenza temporale nella attuazione, calibrazione delle opere alla capacità del mercato di assorbire gli aumenti di offerta che possono derivarne.

Il 2016 e il 2017 sono stati anni di ripresa dei traffici portuali in Italia. Per le movimentazioni di contenitori nel 2016 si è registrato un complessivo incremento pari al 4,3% rispetto all'anno precedente, fino a marcare il record di traffico di sempre, con quasi 10,5 milioni di Teus complessivi tra una trentina di terminal (Ship-2Shore, 2017). Il 2017, secondo il Bollettino Assoport (marzo 2018) il segmento della movimentazione dei contenitori ha complessivamente registrato un lieve segno positivo pari + 0,7% con 10.651.399 TEU in Italia. È interessante rilevare che, i contenitori in origine/destinazione hanno registrato un incremento pari a +5,7% (6.786.150 TEU), mentre quelli in transshipment hanno registrato un calo del 6,9% (3.865.249 TEU), testimonianza delle difficoltà in cui versano i porti dedicati a questo tipo di traffico.

Dunque, se è vero che non è più il tempo per crescite annuali a doppia cifra, è pur vero che margini per uno sviluppo sono possibili. Si tratta di valutare attentamente le potenzialità esistenti, di analizzare i flussi di traffico, le rotte di connessione che possono avere spazio di mercato, la crescita dei retroterra industriali che possono alimentare adeguati incrementi di domanda di trasporto.

Il tempo della rincorsa alla crescita permanente della capacità, nell'offerta di stiva e nella ricettività portuale, si è concluso, almeno nei Paesi di vecchia industrializzazione.

Comincia una stagione che sarà caratterizzata dalla efficienza e dalla razionalizzazione, con spazi selettivi di sviluppo, che vanno colti in modo adeguato disponendo di capacità di banchina, escavi e collegamenti retroportuali coerenti.

Non si tratta solo di investire nelle infrastrutture che servono, ma anche di migliorare la competitività dei servizi e di operare per il miglior uso delle infrastrutture esistenti. Il mercato selezionerà in modo più specifico gli scali e le rotte, in un disegno di razionalizzazione reso indispensabile dalla crisi ancora in corso.

E' nata, con il piano operativo, approvata a marzo 2017 una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. Obiettivo primario rimane quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso in tutti i porti che rientrano nella sfera di responsabilità dell'Autorità. La nascita del nuovo organismo rappresenta l'occasione per accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea.

Non si può non tenere conto del contesto industriale di riferimento: i destini dei porti sono strettamente connessi al retroterra produttivo, che ha da sempre costituito un fattore primario di reciproco condizionamento per uno sviluppo competitivo. Ora, con la nascita della ZES campana, si pongono le condizioni per attrarre nuovi investimenti industriali necessari per consolidare la base produttiva regionale. Questo snodo di politica industriale e logistica sarà decisivo per i prossimi anni.

Questa è la ragione per la quale i principali porti meridionali, e quelli campani in particolare, hanno bisogno di strumenti per l'attrazione di investimenti industriali, che poi richiedono il consolidamento di basi logistiche. Le zone economiche speciali costituiscono lo strumento per poter supportare lo sviluppo non solo della competitività portuale, ma dell'intero sistema produttivo del Mezzogiorno. Le istituzioni possono, e devono, sostenere incentivi adeguati per valorizzare i sistemi portuali in logica industriale.

I porti, in questo ridisegno del gioco concorrenziale, svolgono una funzione primaria di snodo, in quanto costituiscono la "finestra verso il mondo" e possono mettere a disposizione quelle connessioni indispensabili per rendere efficienti ed efficaci i meccanismi di scambio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti.

Gli sviluppi nella rete delle connessioni determineranno scenari di medio e lungo periodo particolarmente rilevanti per la Campania: con la realizzazione dell'alta velocità Napoli-Bari, quelle che un tempo erano le aree interne della regione saranno a pieno titolo integrate in un sistema più efficace di collegamenti, che potranno consentirne una rivitalizzazione. Preparare questo appuntamento costituisce un disegno lungimirante di lungo periodo che, pur tralasciando un tempo oltre il piano, deve essere perseguito. L'accordo sottoscritto tra AdsP Tirreno Centrale ed AdSP

Adriatico Meridionale costituisce un presupposto strategico per gli scenari dei prossimi anni.

Vivremo, inoltre, nei prossimi anni la rivoluzione dell'e-commerce, destinato a mutare anche i paradigmi della logistica. Si stima che al 2020 circa 20 miliardi di macchine – rispetto ai 15 milioni di oggi – saranno connesse, con un risparmio valutato in 8 miliardi di dollari a seguito dell'efficienza acquisita nella supply chain. Si svilupperanno anche le blockchain e le monete virtuali come il Bitcoin, ed anche l'organizzazione dei servizi sarà caratterizzata dalla rivoluzione digitale. L'Accordo tra Maersk ed IBM per costruire una società specializzata in questa tecnologia è un segnale rilevante in questa direzione.

Occorre lavorare per integrare - in un disegno unitario - il sistema portuale, i retroporti, gli interporti, le piattaforme logistiche e le connessioni ai corridoi multimodali della rete europea ed internazionale di trasporto. Per tale ragione il PON "Infrastrutture e reti", inserito nella programmazione nazionale 2014-2020, è centrato sulle Aree Logistiche Integrate (ALI), basate sullo sviluppo della intermodalità e della co-modalità, in linea con il disegno logistico proposto dal Piano Nazionale Strategico dei Porti e della Logistica, approvato dal Governo nel luglio 2015.

I sistemi portuali devono adeguare servizi ed infrastrutture su due dimensioni strategiche: la capacità ricettiva delle navi ed i collegamenti con il traffico terrestre. "Quanto maggiore è la dimensione delle navi, tanto più efficiente deve essere la catena a monte e a valle, quindi è la ferrovia che deve crescere, non il camion, pena la paralisi del porto stesso per congestione" (Bologna, Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza navale, 2017).

Questo è stato il "*sentiment*" con il quale abbiamo lavorato alla costruzione del Piano operativo della Autorità di Sistema Portuale del Tirreno centrale. Concretezza, focalizzazione su obiettivi definiti, rapidità nella fase esecutiva – entro i vincoli di legalità che abbiamo rispettato e fatto rispettare con rigore - sono i principi alla base della pianificazione che abbiamo individuato nella stesura del Piano.

I porti campani hanno dimostrato che non sono in competizione tra loro, ma hanno agito per proporsi, su scala internazionale e mediterranea, quale sistema integrato di servizi per la connettività. Nel traffico container va valorizzata la specializzazione che i comportamenti dei grandi raggruppamenti perseguiranno: Salerno è la base per The Alliance ed Ocean Alliance mentre Napoli è al centro della strategia di 2M.

Su decennali discussioni infinite, per il Porto di Napoli è giunto il momento delle scelte. Sarà inutile, per fare un esempio concreto, continuare a parlare della delocalizzazione della Darsena Petroli, sino a quando le Autorità competenti non avranno individuato un'area idonea ad accogliere una attività di stoccaggio che è strategica per il piano energetico nazionale. Ci faremo trovare pronti quando matureranno le condizioni. In un porto come Napoli dovrà essere mantenuta una

vocazione energetica, puntando in prospettiva su nuove tecnologie, come il LNG. A tal proposito l'Adsp lancerà nelle prossime settimane un bando per realizzare un deposito costiero di gas naturale (LNG) nel porto di Napoli a fronte di una manifestazione di interesse lanciata all'inizio del 2018. Le manifestazioni di interesse arrivate sono state in tutto 17. Napoli è uno degli otto porti indicati dal Piano Energetico Nazionale dove è prevista la realizzazione di un deposito di stoccaggio di LNG all'indomani della ricezione della direttiva europea DAFI del 2014.

I porti devono offrire servizi migliori e più competitivi, per il traffico commerciale e per i passeggeri. Sarà il percorso di miglioramento delle performances, in termini di standard prestazionali e di efficienza, a determinare la capacità di offrire agli operatori del trasporto marittimo le opportunità per sviluppare le connessioni.

Per il traffico passeggeri, che costituisce un segmento rilevante delle attività dei porti della Campania, lavoreremo nell'arco di Piano per innalzare la qualità dei servizi di accoglienza, per i turisti e per i pendolari. La realizzazione del nuovo Molo Beverello ha rappresentato una priorità essenziale per dare risposta ai 6 milioni e mezzo di viaggiatori che utilizzano il porto di Napoli per i collegamenti con le Isole. Sulla connettività si gioca la battaglia competitiva dei prossimi decenni. L'intervento – Riquilificazione dell'area monumentale del porto di Napoli – Calata Beverello è un lotto funzionale del più ampio progetto di riqualificazione del *waterfront* del porto di Napoli. Nel suo insieme, il progetto, basato sulla idea progettuale vincitrice del concorso internazionale del 2004, si propone di realizzare una rivisitazione dell'intero fronte del porto, che si collega più direttamente alla città antica, a partire da Molo S. Vincenzo sino a Piazza Mercato. Un intervento così delicato può essere strutturato necessariamente solo per fasi funzionali che preservino al tempo stesso una visione integrata di assieme. Il primo elemento funzionale, quello più urgente rispetto alla necessità di migliorare i servizi al passeggero, riguarda la messa a gara per la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri del Molo Beverello, che rappresenta il principale *hub* del porto di Napoli per l'approdo degli aliscafi e dei traghetti che servono il traffico passeggeri da e per le isole del Golfo. Il costo di questa fase è pari a 17,9 milioni di euro; il progetto ha superato tutto l'iter previsto dalle nuove linee guida in tema di finanziamento delle opere portuali, compresa l'approvazione della analisi costi benefici valutata dalla struttura tecnica di missione del Ministero. Nelle prossime settimane sarà pubblicata la gara per la realizzazione dei lavori.

In questa direzione va ricucito il rapporto tra sistema portuale e territorio metropolitano e regionale. Lo faremo per i pendolari integrando i porti con il sistema del trasporto pubblico locale. E lo faremo per il traffico crocieristico creando pacchetti di offerta turistica che valorizzino gli approdi di Napoli, Salerno e Castellammare di

Stabia. Serviranno investimenti adeguati e tempestivi in questa direzione. Per il traffico crocieristico, in decisa ripresa per il 2018, saranno fondamentali i prossimi anni, quando diverranno operative le navi ordinate dalle principali compagnie mondiali.

Sul waterfront del Porto di Napoli, dodici anni fa, vennero assunte scelte conseguenti con una selezione di mercato. L’Autorità Portuale ha assegnato nel 2004 un concorso internazionale di progettazione, e siamo ora alla fase del passaggio alla progettazione definitiva ed esecutiva, per la realizzazione dei lavori.

Abbiamo impostato in questo piano un percorso in due archi temporali. Nell’arco del periodo sino al 2020 l’obiettivo sarà quello di realizzare i lavori di prima fase relativi al nuovo molo Beverello, per l’accoglienza dei passeggeri, e per ristrutturare gli ex-Magazzini generali, da destinare sia all’attività accademica della Università Parthenope sia alla realizzazione del museo del Mare e della Migrazione. Nel mese di maggio 2018, è stato firmato un protocollo di intesa tra Adsp Tirreno Centrale ed Università Parthenope per la costruzione della sede per il nuovo polo di ricerca sull’economia del mare e dove si stabilisce il percorso per la costruzione, in Calata Piliero accanto agli ex Magazzini Generali, della sede di un polo di ricerca sull’economia del mare dell’Ateneo napoletano. Il percorso relativo alla realizzazione del Museo del Mare e delle Migrazioni ha preso inizio con la sottoscrizione di una convenzione tra l’Adsp e l’istituzione Mu.Ma di Genova finalizzata alla redazione di un progetto di fattibilità e delle linee guida museali basato sulla positiva esperienza nazionale ed internazionale del Museo genovese. Il concept espositivo si basa su tre linee guida: Il MMM sarà un Museo diverso che offrirà una museologia ed una museografia moderna; sarà in grado di fare networking con altri Musei e collezioni private; rappresenterà per la sua visibilità e posizione una sintesi e una guida al territorio e alla sua storia. Attualmente sono in corso gli incontri con gli Enti locali per la sottoscrizione di accordi di valorizzazione.

Questo modello di intervento implica l’allineamento con la Sovrintendenza, con la Regione e con il Comune di Napoli, per passare dalla progettazione definitiva alla progettazione esecutiva secondo indirizzi urbanistici ed architettonici concordati con le istituzioni competenti. Abbiamo avviato questo percorso di condivisione in un tavolo di lavoro improntato al massimo della collaborazione istituzionale.

Per il traffico commerciale la messa in esercizio della nuova Darsena di Levante, e prima ancora il completamento del lavoro per gli escavi indispensabile a garantire l’accesso nel porto di Napoli di navi di dimensione adeguata a scambi internazionali,

costituiscono una priorità ineludibile. Lo stesso vale per il porto di Salerno, che deve realizzare la seconda fase del lavoro sugli escavi entro il periodo di Piano Operativo, realizzando anche il collegamento di Porta Ovest per il traffico camionistico.

Presteremo più in generale adeguata attenzione alla evoluzione dei Piani regolatori delle città portuali all'interno dell'Autorità, in un percorso condiviso con le amministrazioni comunali di Napoli, Salerno e Castellammare, sempre in una logica che dovrà inquadrare gli interventi del periodo di piano in un orizzonte strategico di medio e lungo termine.

Negli altri Paesi l'evoluzione della pianificazione urbanistica nei porti, e di raccordo tra porti ed aree metropolitane, è determinata attraverso uno strumento più agile e flessibile, che è rappresentato dai programmi direttori, che individuano linee guida strategiche, rispetto alle quali poi le singole opere seguono un percorso di attuazione snello. A febbraio del 2018 è stato approvato dal Comitato di Gestione dell'ADSP il Master Plan per il porto di Napoli, al fine di individuare una opportuna razionalizzazione ed ottimizzazione degli spazi portuali. Con il presente documento integriamo anche con il Master Plan per i porti di Salerno e di Castellammare.

L'Autorità di sistema portuale costituisce un organo di governo che rappresenta lo Stato, e risponde al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, per attuare gli indirizzi strategici del Piano strategico della intermodalità e della logistica. Il presente documento si muove in piena sintonia con gli obiettivi definiti dal governo, ed intende declinarne gli indirizzi in funzione delle specificità dei porti della Campania. Il rapporto di stretta cooperazione con gli organismi istituzionali territoriali, dalla Regione alla Città Metropolitana, rappresenta un fattore di primario interesse, per assicurare raccordo con le realtà sociali ed economiche del sistema campano.

3. LO SCENARIO EUROMEDITERRANEO

Passa per il mare, sempre più, il destino dei popoli e l'evoluzione delle civiltà. “Il potere economico, politico, militare, sociale e culturale appartiene a chi sa governare il mare e i porti. È attraverso il mare che circolano, da millenni, le idee e le merci, è attraverso il mare che si organizza la concorrenza e la divisione del lavoro; ancora oggi, più di nove decimi delle merci e delle comunicazioni vi transitano (Attali, 2017). Per un televisore del valore di 1.000 dollari prodotto a Shanghai e venduto ad Anversa, il costo del trasporto marittimo è pari a 10 dollari, contro i 70 dollari del trasporto aereo. Senza le economie di scala determinate dalla riorganizzazione dei servizi marittimi e senza la costruzione di un network efficiente di comunicazioni, a prezzi decrescenti, la globalizzazione sarebbe rimasta un'anatra zoppa.

I porti sono un osservatorio privilegiato di queste dinamiche, in quanto costituiscono cerniera tra territorio ed orizzonte. Ogni porto che affaccia sul Mare Nostrum si sente al centro del Mediterraneo. Questa espressione è diventata un riferimento rituale, che rischia però di svuotarsi di significato strategico, proprio mentre il ridisegno delle rotte internazionali ed il raddoppio del canale di Suez stanno consolidando la rilevanza del traffico marittimo mediterraneo, che oggi pesa oltre il 20% dell'intero volume mondiale, il 25% dei servizi di linea container, il 30% del traffico petrolifero.

Attraverso Suez passa l'8-10% del traffico marittimo mondiale. Nei primi 9 mesi di 2017 sono transitate attraverso il Canale circa 668 milioni di tonnellate di merci, con una crescita, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, del 9,8%. Proprio con la realizzazione del Canale di Suez, a metà del diciannovesimo secolo, il Mediterraneo, sia pure per un tempo limitato, aveva riacquisito un rilevante ruolo strategico.

La partita che si gioca sullo scacchiere mediterraneo è di portata estremamente rilevante. Il peso economico delle attività marittime generate dal Mar Mediterraneo è pari ad un valore annuale di 450 miliardi di dollari, che, comparato ai PNL regionali, rende tale settore la quinta economia più rilevante dell'area dopo la Francia, l'Italia, la Spagna e la Turchia: questo valore rappresenta circa il 20% del prodotto marittimo mondiale, in un'area che costituisce solo l'1% degli spazi oceanici mondiali. Inoltre, gli asset economici del mar Mediterraneo sono conservativamente stimati pari a 3,6 trilioni di dollari” (WWF,2017)

Il convitato di pietra di questo “grande gioco” è l'Europa. Sino ad ora la partita portuale comunitaria è stata caratterizzata da una contrapposizione tra sistema portuale del Nord Europa e sistema portuale mediterraneo, in una concorrenza per attrarre traffici destinati al mercato europeo. Ma, mentre il sistema portuale del Nord Europa non conosce concorrenza extra-comunitaria per servire i nostri mercati, i porti della sponda sud comunitaria subiscono la competizione che viene dalla sponda nordafricana. Stenta ad affermarsi una strategia mediterranea dell'Unione Europea.

Solo di recente si stanno cominciando a disegnare percorsi istituzionali di cooperazione e di intervento che cercano di porre rimedio ad un vuoto riempito dal disegno egemonico cinese. Qualche segnale si comincia finalmente a vedere. Il 30 novembre dello scorso anno, a Napoli, è stata sottoscritta una dichiarazione per la partnership con la Commissione Europea e l'Unione del Mediterraneo sottoscritta dai Ministri degli affari marittimi dei dieci Stati che partecipano all'iniziativa per lo sviluppo sostenibile della blue economy nel Mediterraneo Occidentale. Si tratta di Algeria, Francia, Italia, Libia, Malta, Mauritania, Marocco, Portogallo, Spagna, Tunisia. L'iniziativa per lo sviluppo sostenibile della blue economy nel Mediterraneo occidentale, approvata con comunicazione del 19 aprile del 2017 dalla Commissione Europea, si propone le seguenti finalità: incrementare la sicurezza marittima, promuovere la crescita sostenibile della blue economy e lo sviluppo dell'occupazione; preservare l'ecosistema e la biodiversità della regione del Mediterraneo occidentale. Il raggiungimento questi obiettivi richiede: da un lato finanziamenti infrastrutturali per il potenziamento delle reti e delle tecnologie e dall'altro occorre incrementare le connessioni marittime.

Il nostro immaginario marittimo oggi è più orientato a leggere le implicazioni immaginifiche della Via della seta che non ad interpretare le potenzialità dell'orizzonte mediterraneo. La rotta tra Shanghai e Napoli impiega 21 giorni di navigazione, mentre quella tra Tunisi e Napoli solo 15 ore. Il tempo resta una variabile strategica della competizione e la geometria variabile della globalizzazione sposterà la frontiera del futuro verso l'Africa. Se saremo in grado di comprendere ed orientare questa sfida, utilizzando il Mediterraneo come asse strategico, potremo cambiare il destino dell'Europa meridionale e del nostro Mezzogiorno.

“Il Mediterraneo è uno spazio di relazione tra paesi che presentano forti differenziali di crescita, di sviluppo economico e di democrazia. Dunque, come in un microcosmo, la regione mediterranea riflette tutte le grandi sfide del nuovo millennio: crescita demografica, disoccupazione, migrazioni, riforma delle politiche di welfare, contrasto delle povertà, effetti del cambiamento climatico sullo sviluppo, gestione dei conflitti per il controllo delle risorse naturali” (ISSM-CNR, 2017)

4. LE TENDENZE IN ATTO NELLA PORTUALITA' CAMPANA

Con la istituzione delle Autorità di Sistema portuale sono state ridefinite anche le statistiche sui dati di traffico, che sino all'anno 2016 erano state costruite per singolo porto. Per il traffico commerciale dei contenitori, espresso in Teu, l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale, con i volumi del 2015, sarebbe risultata quarta nella graduatoria nazionale, con poco meno di 800.000 unità, dopo le Adsp dei Mari Tirreno meridionale, Jonio e dello Stretto, il Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ed il Sistema portuale del Mar Ligure Orientale. Nel 2016 l'AdSP del Tirreno Centrale ha raggiunto un traffico container pari a 872.053 e nel 2017 ha quasi raggiunto quota un milione, più precisamente 964.562.

Insomma, il Sistema Portuale del Tirreno Centrale è stato in grado di cogliere una finestra di mercato derivante dalla rivitalizzazione dei regional ports, in uno scenario di razionalizzazione dei flussi di traffico nel cui ambito la riorganizzazione delle rotte ha assunto un ruolo maggiormente decisivo.

In particolare, il sistema Napoli-Salerno rappresenta nel Mezzogiorno uno dei sistemi portuali principali a cui guardare con attenzione prioritaria. Infatti, il sistema campano è un unico grande sistema portuale multipurpose, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione, e quindi di conseguenza anche dalla presenza di importanti poli produttivi composti da poche grandi aziende e da sistemi diffusi di piccole e medie imprese che si estendono in Campania ed in alcune aree della Basilicata, della Puglia e del basso Lazio. I due sistemi portuali di Napoli e Salerno operano sia nel mercato dei contenitori, che in quello di alcuni settori "general cargo", come per esempio la filiera dell'auto e delle materie prime.

Vista la vicinanza con importanti impianti di produzione ed assemblaggio dell'auto in Campania e Basilicata, ai due porti (ora sistema) fanno capo le due maggiori piattaforme logistiche ed interportuali di Nola e Marcianise, ed agli stessi porti occorre far riferimento, quali nodi importanti per il traffico Ro-Ro e per quello crocieristico.

L'Autorità di Sistema punterà a valorizzare il trasporto ferroviario per il collegamento verso gli interporti, mettendo sul mercato la capacità di rete nei collegamenti con gli interporti. È in fase di progettazione, in accordo con RFI, il nuovo raccordo ferroviario del porto di Napoli sul versante orientale, coerentemente con l'obiettivo di Master Plan che mira a concentrare a Levante i traffici commerciali.

Il porto di Salerno, per poter puntare ad una crescita dei propri traffici, dovrà necessariamente integrarsi con un sistema retroportuale, considerato che il limite operativo degli spazi effettivamente disponibili costituisce oggi un fattore di primario vincolo per lo sviluppo futuro. In questo senso un rapporto funzionalmente più stretto

tra perimetro portuale e spazi disponibili nella zona industriale della città rappresenta un fattore strategico indispensabile sul quale lavorare nei prossimi anni. Inoltre, la realizzazione di una struttura multipiano per lo stoccaggio delle auto consentirà di consolidare questo segmento di mercato, razionalizzando gli spazi del sedime portuale.

Le opportunità di integrazione tra sistema portuale e sistema interportuale vanno percorse con particolare attenzione operativa e gestionale: negli anni recenti il traffico ferroviario dal porto di Napoli si è azzerato, mentre diventa assolutamente prioritario che venga realizzato un sistema di navette ferroviarie di collegamento tra porto ed interporti.

A tal fine, ad aprile 2018 è stato firmato, come si diceva in precedenza, un protocollo di intesa tra RFI e ADSP per il potenziamento industriale del porto di Napoli.

L'accordo istituisce un gruppo di lavoro congiunto che nei prossimi sette mesi individuerà gli interventi di sviluppo infrastrutturale necessari al collegamento dello scalo marittimo partenopeo con la rete ferroviaria nazionale. In particolare il gruppo di lavoro approfondirà la soluzione progettuale che prevede la realizzazione di una nuova stazione e terminal ferroviario con modulo di 750 metri, in prossimità dell'attuale impianto di Napoli San Giovanni Barra. Il gruppo di lavoro completerà lo studio di fattibilità entro la fine di ottobre 2018, con una presentazione dei risultati condivisi. In questo modo sarà incrementata la quota del traffico merci da e per il Porto di Napoli, uno dei Porti Core della rete europea TEN-T.

Una delle forze attrattive dei porti campani è costituita da una imprenditorialità di livello internazionale, che gioca un ruolo di primo piano nell'industria europea e mondiale del settore marittimo e portuale. Si tratta di un asset che può consentire al sistema portuale della Campania di giocare un ruolo di primo piano nello scenario mediterraneo.

Ulteriori occasioni di crescita potranno generarsi rafforzando il dialogo e la collaborazione tra il sistema portuale campano e il sistema industriale regionale. Dovrà essere promosso un uso sempre più intenso delle infrastrutture portuali a servizio delle esigenze produttive e logistiche delle aziende manifatturiere regionali, in particolare di quelle operanti nei settori trainanti delle "quattro A": automotive, aerospazio, agroalimentare e abbigliamento. Attenzione andrà posta anche sulla farmaceutica.

L'Autorità Portuale di Sistema del Tirreno Centrale intende lavorare al fianco degli imprenditori per garantire condizioni di certezza del diritto, impegni negli investimenti onorati da fatti, miglioramenti nel livello dei servizi che inducano ad ulteriori investimenti anche da parte del capitale privato.

5. ANALISI DI TRAFFICO

5.1. Il Contesto economico nazionale e regionale

A quasi dieci anni dall'inizio della grande crisi economica e finanziaria, le prospettive di crescita dell'economia sono favorevoli. Nel 2017 – secondo quanto analizzato dalla Banca d'Italia - si è irrobustito il recupero dell'economia italiana. La ripresa procede tuttavia ad un passo più lento, riflettendo l'eccezionale profondità e durata della recessione che l'ha preceduta.

Nel complesso la crescita è stata superiore rispetto a quanto atteso all'inizio dell'anno 2017 dai principali previsori, infatti per il quarto anno consecutivo il PIL ha registrato un segno positivo con l'1,5% nel 2017 rispetto allo 0,9% del 2016 (+1% nel 2015, +0,1% nel 2014). In particolare, la ripresa economica ha beneficiato non solo dell'andamento favorevole dell'economia mondiale, ma anche del consolidamento della produzione industriale, dell'accelerazione degli investimenti e delle esportazioni. In particolare, la domanda interna ha contribuito positivamente alla crescita del PIL per 1,5 punti percentuali e la domanda estera netta per 0,2 punti. Inoltre, si è registrato un incremento del 5,4% in volume delle esportazioni in beni e servizi, più del doppio rispetto al 2016, e si è rafforzato l'aumento delle importazioni rispetto all'anno precedente chiudendo con un 5,3%.

Tuttavia, la crescita ha riguardato tutte le macroaree italiane con andamenti diversificati tra le diverse regioni. La Campania è tra le regioni ad aver finora mostrato il maggior dinamismo nella fase di ripresa: è stata una delle regioni italiane più pesantemente colpite dalla grande crisi economica e finanziaria con una perdita di quasi 15 punti di PIL tra il 2008 e il 2013 e, nel contempo sta recuperando nel triennio 2014-2016 oltre 4 punti percentuali di PIL rispetto ai livelli pre-crisi. (BANCA D'ITALIA – Economie regionali. L'economia della Campania). Nel 2017, la ripresa dell'attività economica è proseguita, ma i divari rispetto al resto del Paese rimangono ancora ampi e diffusi.

Tra i principali settori di attività, nel comparto industriale gli investimenti fissi hanno ripreso a crescere ed è aumentato anche il fatturato. In senso stretto è proseguito il miglioramento dei giudizi delle imprese manifatturiere meridionali sul livello degli ordinativi e della produzione, fenomeno che induce le imprese italiane ad un cauto ottimismo per il futuro. Nel comparto dei servizi, che ha risentito in misura più contenuta della crisi, risultano cresciuti a ritmi più moderati il fatturato e gli investimenti a cui ha contribuito, in particolare, l'espansione del turismo, specie internazionale, ed il relativo indotto.

Quanto descritto testimonia una ripresa dinamica dell'economia campana, che si mostra non solo reattiva e non ristagnante, ma che si inserisce pienamente in un quadro di crescita del tessuto produttivo nazionale.

5.2. L'andamento dei traffici in Adsp del Mar Tirreno Centrale

Come è avvenuto per i trend economici generali, anche gli scambi commerciali del settore marittimo nel 2017 si sono consolidati, avanzando verso un mercato più sano, con più volumi di transazione e con più quantità controllata, e più forte di aspettative per il 2018.

Resta confermata, anche quest'anno, la centralità del Mediterraneo, asset importante del traffico merci internazionale sulla rotta Asia- Europa e su quelle interregionali che coprono le direttrici nord-sud. In tale contesto, l'Italia occupa una posizione geografica privilegiata, e lo sviluppo e la pianificazione della sua competitività in ambito portuale non può assolutamente prescindere da tali considerazioni. D'altronde, il sistema portuale nazionale ha fatto registrare una buona crescita nel 2017, correlata dall'offerta di servizi sulle rotte internazionali a lungo raggio e anche dalle relazioni inframediterranee e con il Medio Oriente.

I porti della Campania, Napoli - Salerno - Castellammare di Stabia, nella loro denominazione di Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, possono essere tra i protagonisti di questa opportunità di sviluppo, in diversi segmenti di mercato che sono fondamentali per l'economia marittima: le crociere, le autostrade del mare, il settore energetico, i traffici commerciali di container e merci varie. Infatti, detto sistema che, battezza il suo primo anno di post-riforma, è un sistema portuale unitario multipurpose sorretto da un grande bacino demografico ad alta densità di popolazione ed anche dalla presenza di importanti poli produttivi.

L'AdSP del Mar Tirreno Centrale chiude il 2017 complessivamente con un segno positivo in tutte le principali componenti di traffico fatta eccezione per il settore crocieristico, che però già manifesta una robusta ripresa nel primo quadrimestre del 2018.

Con l'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale, per il traffico commerciale dei contenitori, espresso in Teu, l'AdSP del Mar Tirreno Centrale risulta con i volumi del 2017, al quarto posto nella graduatoria nazionale con 964.562 teu, dopo l'AdSP del Mar Ligure Occidentale, l'AdSP del Mar Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto e l'AdSP del Mar Ligure Orientale. I porti di Napoli e Salerno fanno registrare una crescita nella movimentazione dei container pari a 10,61% rispetto al corrispondente periodo del 2016 (872.053 teu). Il Porto di Napoli chiude con 509.876 teu (+5,46%), il

porto di Salerno con 454.686 teu (+17,01%). Continua ad essere perseguita la strategia delle grandi alleanze tra i carriers internazionali 2M, THE Alliance e Ocean Alliance che, cercando di contrastare la perdita di volumi nel trasporto internazionale, hanno concentrato su un numero minore di navi e di scali, la quantità di container trasportati su rotte simili. Questo fenomeno ha interessato il porto di Napoli, con la presenza dell'alleanza 2M e il porto di Salerno, con THE Alliance ed Ocean Alliance, che ha introdotto, fin dai primi mesi del 2017, il servizio settimanale diretto full container per la costa est degli Stati Uniti.

Il traffico container dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale si presta a raggiungere nel 2018 il milione di teu; la forte espansione potrà essere ulteriormente sostenuta dalla progettualità prevista nel Porto di Napoli con la Darsena di Levante e nel porto di Salerno, con i prossimi dragaggi. Il nuovo terminal container della Darsena di Levante raddoppierà i teu attualmente movimentati, passando da circa 400 mila teu agli 800 mila previsti, con 25 ettari in più di area a terra. Per il porto di Salerno, gli ulteriori approfondimenti dei fondali, previsti nei prossimi anni, consentiranno un'ulteriore crescita di tale tipologia di traffico.

Inoltre, è da precisare che le ottime performance del traffico container dello scalo partenopeo risentono in parte delle difficoltà operative dei porti di puro transhipment, Gioia Tauro e Taranto. Tale fenomeno ha causato da un lato perdite rilevanti per i due hub di transhipment, registrando di converso significativi aumenti nei porti di Napoli, Genova, La Spezia e Trieste.

Nel settore commerciale, l'AdSP del Mar Tirreno Centrale registra complessivamente un incremento del 5,4% rispetto al 2016, con un totale di 37,4 milioni di tonnellate trasportate. Nel dettaglio, il porto di Salerno movimentata 14,98 milioni di tonnellate (contro i 13,14 mln del 2016) mentre il porto di Napoli 22,4 milioni di tonnellate (contro 22,31 mln del 2016). Resta piuttosto diversificato l'andamento dei differenti settori del traffico.

Nel settore delle rinfuse liquide, si rileva una flessione nel comparto dei prodotti petroliferi raffinati e in altre rinfuse liquide, rispettivamente con l'8,11% e con il 5,23%, in contrapposizione fa da protagonista l'aliquota del gas liquefatto (GNL) con un incremento del 20,74% (1,08 mln di tonnellate) rispetto al 2016. L'aumento di utilizzo del GNL come fonte di energia alternativa al petrolio sta interessando direttamente anche il settore marittimo perché rappresenta un'opportunità strategica per l'industria e la società sia da un punto di vista di impatto ambientale sia per la sua ampia disponibilità a livello mondiale. Il porto di Napoli, infatti, è stato individuato, insieme ad altri sette scali italiani, tra quelli che dovranno garantire la formazione di una rete di distribuzione per la gestione di impianti di stoccaggio GNL, in ossequio agli orientamenti comunitari sulle politiche energetiche ed alle previsioni disposte dal Piano Energetico Nazionale.

Nel settore delle rinfuse solide, per il porto di Napoli resta confermata la costante crescita con 6,2 milioni di tonnellate movimentate (+2%), allo stesso modo per il porto di Salerno con una movimentazione di 130.570 tonnellate (+8,9%).

Il 2017 chiude il traffico Ro-Ro con un incremento del 7,43% per l'intera Autorità di Sistema, con un andamento diversificato per i due porti. Per il porto di Salerno, resta confermata la robusta crescita che ha caratterizzato l'intero anno, con un +17,67% (8.174.621 milioni di tonnellate nel 2017 contro 6.947.049 milioni di tonnellate nel 2016). Per il porto di Napoli si registra una flessione di 4,62%. Inoltre, si è rilevato una riduzione delle "unità Ro-Ro" per Napoli con un 0,92% e per Salerno un modesto incremento del 0,55%.

Per il traffico passeggeri, l'AdSP del Mar Tirreno Centrale nel 2017, si colloca al quarto posto nella graduatoria nazionale con 7.365.444 di passeggeri, dopo l'AdSP del Mar Ligure Occidentale, l'AdSP del Mar Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto e dopo l'AdSP del Mar Ligure Orientale.

Discorso a parte per quanto riguarda il settore crocieristico, dove si trova confermata la contrazione prevista fin dall'inizio dell'anno, che ha evidenziato una flessione per il numero dei passeggeri movimentati del 29% rispetto al 2016 (927.458 crocieristi nel 2017 contro 1.306.151 nel 2016) per le toccate nave del 32% circa dovute in gran parte dalle riorganizzazioni delle rotte delle compagnie crocieristiche.

Nonostante la flessione del settore crocieristico abbia caratterizzato l'intero Paese, secondo quanto pubblicato da "Risposte turismo (2018), Speciale crociere", l'Italia mantiene ancora la sua leadership nella classifica dei primi 10 porti del Mediterraneo, in termini di passeggeri movimentati e toccate nave, basti pensare che metà dei porti presenti in classifica sono nazionali, Napoli concorre al settimo. Inoltre, nella classifica dei porti italiani per il traffico crocieristico del 2017, il capoluogo campano detiene il terzo posto.

Pertanto, nel prossimo biennio 2018-2020 si valuteranno gli effetti delle scelte strategiche pianificate nel corso del 2017, che saranno determinanti per una reale svolta del settore. Una strada non semplice, che certamente dovrà contemplare da un lato un recupero di appeal internazionale quanto a destinazioni, itinerari e scali, così da convincere le compagnie ad orientare le scelte di deployment a beneficio dello scalo per riconquistare i volumi di traffico persi. Per i prossimi anni cominceranno ad entrare in esercizio, non solo le nuove navi attualmente in costruzione, determinando un forte ampliamento dell'offerta a livello mondiale, ma anche tutti i nuovi itinerari turistici che saranno presentati dall'authority alla 34esima edizione della principale fiera internazionale del mercato crocieristico mondiale, il Seatrade Cruise Global a Fort Lauderdale in Florida. Tali itinerari saranno valutati dai Destination Manager delle principali compagnie armatoriali crocieristiche (AIDA Cruise, Virgin Cruise Line, Silversea) per accrescere il numero di crocieristi che visiteranno Napoli e Caserta.

Questa programmazione avrà non solo ricadute sul valore economico delle strutture di Napoli ma anche un valore culturale per la possibilità che offrirà ai crocieristi, di vedere non solo dalla nave la città, ma soprattutto di visitarla nella sua variegata realtà.

I primi quattro mesi del traffico crocieristico nel porto di Napoli per l'anno 2018, registrano già un segno positivo rispetto al 2017, con +14,35% (passando dai 104.508 crocieristi nel periodo corrispondente del 2017 ai 119.508 crocieristi del 2018). Anche il porto di Salerno, pur con il perdurante problema dell'innalzamento dei fondali della Stazione Marittima ha registrato per i primi quattro mesi del 2018 un incremento del 142,08% (passando dai 5.014 crocieristi nel periodo corrispondente del 2017 ai 12.138 crocieristi del 2018). Complessivamente l'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha chiuso i primi quattro mesi del 2018 del traffico crocieristico con +20,20% (131.646 nel 2018 contro i 109.522 del 2017).

6. LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI PER UN NUOVO SVILUPPO: IL RUOLO STRATEGICO DEI PORTI MERIDIONALI.

La riforma dei sistemi portuali nel nostro Paese avrà pieno successo solo se si sarà capaci di legarsi strettamente alla riorganizzazione del tessuto economico, al rilancio della produttività totale dei fattori, alla ripresa di competitività dell'industria e della logistica italiana sui mercati internazionali. Questo aspetto vale in particolare per le regioni meridionali, che hanno vissuto ancor più intensamente il decennio di crisi economica e che devono essere la leva fondamentale per far ripartire un ciclo di crescita.

Qualche segnale va nella giusta direzione, dopo decenni in cui si è predicata la logica del mercato fine a se stesso e della cancellazione della politica industriale a supporto dello sviluppo del Mezzogiorno. Ne abbiamo visto i frutti: speculazione finanziaria, mancanza di visione di medio e lungo termine, affermazione di un modello economico egoistico e miope.

Dopo gli ultimi decenni nei quali le misure di intervento per il Mezzogiorno erano state bandite dal vocabolario della politica economica italiana, finalmente si assiste ad una rinnovata attenzione verso la questione meridionale. Il 20 giugno 2017 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto legge n.91, concernente disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, convertito in legge n. 123 il 3 agosto 2017. Tra gli interventi previsti, sono state istituite le zone economiche speciali (ZES). Dovremo prendere familiarità con questo termine.

Per ZES si intende una zona geograficamente limitata e chiaramente identificata, nella quale le aziende già operative, e quelle che si insedieranno, potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e lo sviluppo. Proprio per le caratteristiche speciali di tale legislazione, essa deve essere limitata alle aree di intervento per la coesione territoriale della Unione Europea. A fine febbraio 2018 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il dpcm che definisce criteri e metodi per la costituzione delle zone economiche speciali. La Giunta regionale della Campania ha approvato nella riunione del 28 marzo 2018 il Piano di Sviluppo Strategico della Zona Economica Speciale (ZES) della Campania, che comprende tutte le aree indicate nella proposta preliminare sottoposta al Governo già nel dicembre 2016.

La misura di incentivazione essenziale consiste nella esenzione dal credito di imposta per singoli investimenti sino a 50 milioni di euro, con una taglia di interventi che si concentra quindi sulla media dimensione.

L'11 maggio 2018 c'è stata la firma da parte del Presidente del Consiglio del dpcm di ratifica del piano di sviluppo strategico della Campania. I 5.486 ettari della Zes, su una superficie complessiva della Campania di 1.359.500 ettari, (attualmente ne sono stati allocati 5.100) possono rappresentare la leva per spingere ulteriormente avanti gli investimenti e le esportazioni di tutta la Regione. Le connessioni tra le principali aree industriali, gli interporti e i porti di Napoli, di Salerno e di Castellammare sono l'asse strategico principale per realizzare obiettivi di sviluppo e nuova occupazione. I porti, in particolare, riceveranno grande impulso dall'attuazione della Zes con l'esaltazione del loro ruolo di sbocco dei prodotti campani verso il Mediterraneo e il mondo intero. Al fine di generare vantaggi competitivi, il legislatore ha deciso che la perimetrazione delle ZES deve includere almeno un'area portuale compresa nella rete transeuropea dei trasporti. I vantaggi si traducono dunque in benefici fiscali ed in semplificazioni amministrative: il credito di imposta viene elevato ad un valore massimo pari a 50 milioni di euro per ciascun singolo investimento effettuato nelle Zes, mentre si punta su procedure semplificate ed adempimenti basati su criteri derogatori fissati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro della coesione territoriale e del Mezzogiorno.

Dopo la crisi economica del 2007, il divario territoriale nel nostro Paese si è dilatato. Solo di recente cominciano ad emergere, in alcune aree del Mezzogiorno, segnali di inversione di tendenza, che vanno incoraggiati e rafforzati. Serve una accelerazione che non può essere data solo dalle forze endogene del mercato. Va rinnovata la cassetta degli attrezzi della politica economica.

Le ZES si sono affermate nel mondo come laboratori per l'attrazione degli investimenti e come incubatori di innovazione, capaci di promuovere lo sviluppo produttivo ed occupazionale. La storia delle ZES ha conosciuto una rapida accelerazione negli ultimi decenni, anche per contrastare la crisi emersa a partire dal 2007.

Oggi esistono nel mondo oltre 4.500 zone economiche speciali, istituite in più di 35 Nazioni, che contribuiscono al mantenimento di circa 70 milioni di posti di lavoro. Nella sola Unione Europea esistono formalmente 16 ZES operative, di cui 14 in Polonia.

L'esperienza polacca mostra risultati particolarmente interessanti, raggiunti grazie allo strumento delle ZES: sono stati creati oltre 287.000 nuovi posti di lavoro tra il 2005 e il 2015, con una attrazione di investimenti pari a 170 miliardi di euro: l'Italia,

tra l'altro, è il quinto investitore nelle ZES polacche; nelle aree in cui è stata istituita una ZES, la disoccupazione è inferiore al 2.3%, ed il PIL è più alto del 7-8% rispetto alla media delle altre aree. Proprio per i positivi risultati raggiunti, il governo polacco ha deciso di prorogare gli effetti temporali delle ZES, che dovevano cessare la propria operatività al 2020, portando il tempo fino al 2026. Nella individuazione del perimetro delle ZES, il Governo italiano ha scelto il criterio in base al quale l'area, anche non territorialmente adiacente, deve presentare un nesso economico-funzionale che comprenda almeno un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti. Il legame tra attrazione degli investimenti produttivi ed adeguatezza logistica costituisce una delle chiavi di volta per l'efficacia delle politiche industriali e per il recupero di competitività dei territori. Non contano più solo lavoro e capitali per generare produttività, ma anche competenze e connessioni. Nel paradigma della nuova economia industriale, la logistica svolge un ruolo determinante. Senza un accesso efficiente ai mercati si determina uno svantaggio competitivo difficilmente colmabile. Accanto a questo elemento, che conta sempre più nella determinazione della produttività totale dei fattori, serve la capacità di far crescere la dimensione delle imprese e di puntare sui settori ad elevato contenuto tecnologico per modificare la traiettoria di una specializzazione manifatturiera ancora concentrata sui settori maturi. Con le ZES si apre una nuova stagione per le politiche di sviluppo nel Mezzogiorno. Né incentivi a pioggia, né intervento diretto dello Stato nell'economia. Le forze produttive potranno contare su una cornice di maggiore competitività determinata da strumenti di semplificazione, crediti di imposta adeguati per la realizzazione di investimenti, contiguità ad aree già dotate di infrastrutture e di servizi per la logistica. Se vogliamo lavorare perché l'Italia superi la grave crisi industriale e sociale dell'ultimo decennio, una delle chiavi attraverso le quali è possibile riaprire la porta dello sviluppo è l'attivazione di una nuova politica economica: le zone economiche speciali possono essere uno strumento efficace in questa direzione. I porti saranno, assieme ad i retroporti e alle strutture logistiche, l'asse strategico di questo intervento di politica industriale. Ai Presidenti delle Autorità di Sistema è affidato dalla legge anche il compito di guida del Comitato di indirizzo chiamato a governare la zona economica speciale, nel quale saranno presenti anche un delegato della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministro dello Sviluppo economico della Regione. Il Segretario generale dell'Autorità di Sistema sarà chiamato a svolgere la funzione di Segretario del Comitato stesso.

Fondamentale sarà il ruolo delle forze economiche e sociali. L'industria deve essere protagonista di questa nuova stagione di ripresa degli investimenti e di centralità della logistica. Senza una centralità di chi produce e di chi innova, gli strumenti normativi restano gusci vuoti che non producono effetti. Sarà quindi fondamentale che – definiti

gli assetti normativi- si trovino le sedi e le modalità per massimizzare gli impatti positivi di uno strumento che può generare effettivamente una nuova stagione di investimenti e di ripresa produttiva.

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

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

Con l'approvazione da parte del Comitato di Gestione del documento Master Plan del Porto di Napoli, con Delibera n° 7 del 19.02.2018, sono state recepite alcune delle indicazioni metodologiche proposte dalle autorità nazionali per la redazione del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), che richiedono di sviluppare le strategie secondo una logica e sequenza concettuale obiettivi-strategie-azioni.

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

Opportunità	Vincoli
Napoli in ripresa come attrattore turistico	Centro di Napoli Patrimonio UNESCO
Clausola 34% (Primo Decreto Mezzogiorno)	Accessibilità ed intermodalità non ottimale
Quadro pianificatorio alla scala nazionale definito nel 2016	Prevalenza del Franco Fabbrica
d.l. 91/2017 sulle ZES e successivi dcpm di attuazione	Delocalizzazione Darsena Petroli
Alta velocità Napoli Bari	Dimensione nazionale del mercato servito
Autostrade del Mare	Instabilità Medio Oriente e Nord Africa
Strategicità Mediterraneo	Connettività marittima decrescente
Potenzialità traffico Intramed	Scarsa diffusione e-commerce
Corridoi di connessione (supply chain)	Sottosviluppo industriale del Mezzogiorno
Player mediterranei attivi su diversi segmenti	Trend negativo indici LSCI e LPI

Short sea 30% sul totale del trasporto	Cosco acquisto PIREO
Primato Italia nel SSS	Flussi crocieristici al ribasso per l'Italia
Rivitalizzazione Regional Ports	Strategie di sviluppo Fincantieri
Appetibilità commerciale area metropolitana NA	+ riparazioni che costruzioni di navi
Completamento stazione metro p.zza Municipio	Spazi attuali insufficienti e pressione cinta urbana
Raddoppio Panama per le rotte delle Americhe	Depauperamento capitale umano qualificato
Alleanza 2M sceglie Napoli	
The Alliance ed Ocean Alliance sceglie Salerno	
Economia campana e domanda interna in crescita	

Punti di forza	Punti di debolezza
Posizione geografica rispetto mercati italiani	Pescaggio dei fondali
Identità multipurpose	Assenza nel ranking TOP
Incidenza scambi marittimi vs. mediterraneo	Scarsa intermodalità ferroviaria
Export via mare pari al 54% del totale	
Classe imprenditoriale attiva a Salerno	Assenza raccordo ferroviario a Salerno e elevata permeazione urbana perimetrale e di innesto
Flessibilità ed ottimizzazione banchine Salerno	Sistemi tecnologici non assimilabili ad altre realtà nazionali ed internazionali
Personalizzazione offerta servizi logistici Salerno	Coesistenza Porto commerciale e diporto a Salerno
Strategie Export Oriented a Salerno	Assenza raccolta acque reflue Salerno
Napoli e Salerno fra i 4 sistemi principali Italia	Spazi limitrofi esigui porto di Salerno
Napoli più di un milione di crocieristi	Basso grado di riqualificazione Beverello
Bacini di Carenaggio a Napoli	Tempi lunghi controllo merce in transito
Fondali compatibili con Panama prossimi anni	Mancata messa a sistema interporti
Napoli più di 6 milioni e mezzo di	Elevata litigiosità operatori cantieristica

passengeri	
Salerno elevata intensità uso banchine	Sportello Unico Dogana ancora sperimentale
Preclearing/Sportello Unico di controllo a Napoli	Collegamento ferroviario del Porto di Napoli sospeso e scarsamente efficiente
La più grande stazione ferroviaria merci d'Italia (Maddaloni-Marcianise)	Scarsa capacità di spesa fondi comunitari
DGR Campania n° 175 del 28.03.2018 (ZES, Napoli, Salerno e Castellammare nei 5 nodi trasportistici)	Uso promiscuo delle infrastrutture
Posizione strategica di Castellammare e vocazione turistica dei luoghi	Degrado delle aree a terra a Castellammare
Risorsa Termale e delle acque a Castellammare	Standard di sicurezza minimi a Castellammare
Castellammare scalo di riferimento per i siti archeologici	Emergenze ambientali legate al Fiume Sarno per Castellammare
1000 posti barca a Castellammare	Traffico commerciale in crisi a Castellammare
Esistenza di infrastrutture ferroviarie dentro il porto di Castellammare	Scarsa propensione alla gestione associata di servizi e business a Castellammare

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

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

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

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

Il riferimento strategico scelto per il governo dei processi è quello della Governance

Inclusiva, che trae forza dalla certezza del ruolo cruciale che giocano le istituzioni e gli operatori nella definizione dell'effettivo assetto concorrenziale dei territori. Ciò non solo per procedere più speditamente e più efficacemente nei progetti in corso, ma soprattutto per ricucire il rapporto fra sistema portuale campano e territorio rendendolo concretamente "una finestra sul mondo". A tal fine, L'Adsp si adopererà affinché gli operatori marittimi e le organizzazioni sindacali rafforzino il senso di appartenenza ad una comunità che sta progressivamente allargando i propri confini. La recentissima approvazione del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Economica Speciale della Campania costituisce un'occasione irripetibile per attrarre investimenti, rafforzando la portualità come perno di un sistema logistico che faccia tutt'uno con industria e commercio; in particolare con i settori che costituiscono le eccellenze campane, ossia energy, farmaceutico, automotive, aerospazio, agroalimentare ed abbigliamento. Attraverso la ZES si intende attuare un definitivo cambio di paradigma, abbandonando la concezione storica italiana dei porti come luogo di arrivo e partenza di persone e merci ed acquisendo, invece, quella del porto concepito come Hub di Sviluppo, dove alla funzione primaria di passaggio di merci e di persone si affiancano importanti insediamenti produttivi collegati direttamente o indirettamente all'attività portuale, ma anche attività di ricerca, incubatori, se non addirittura università. Nell'ottica economico-industriale, tale approccio è a sua volta collegato allo sviluppo di Catene Globali del Valore (CGV). In tal senso, la sinergia infrastrutturale con i porti e servizi, aumentando così il volano di crescita associabile alla ZES.

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

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

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

Ugualmente confermate risultano essere le specializzazioni funzionali dei tre porti sui quali l’Autorità esercita il suo governo e coordinamento:

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

Gli Obiettivi per ciascuno dei porti, accorpatisi in 5 diversi raggruppamenti e riferiti ciascuno ad un diverso segmento di business, nonché arco temporale ipotizzato per la loro realizzazione, sono riportati nella tabella seguente. Questa rappresentazione a matrice consente di sviluppare, linee di azione operative, soprattutto ai fini di una efficace implementazione di ogni singolo progetto e/o investimento. In primo luogo, importante risulta essere l’individuazione e lo sviluppo di tutte le sinergie possibili fra quegli obiettivi finalizzati al consolidamento di *asset* materiali ed immateriali di fruizione pubblica e/o collettiva, al fine di preservare e valorizzare al massimo le esternalità positive realizzabili. L’adozione di tale approccio nella loro implementazione costituisce un significativo presupposto per una ottimale cooperazione fra tutti gli interlocutori ed i soggetti coinvolti. Gli obiettivi/progetti che maggiormente si prestano a questa logica di implementazione, sono quelli destinati al segmento Territorio, inteso nella sua accezione più ampia. Fattori critici di successo risultano essere, più che la tecnologia e l’infrastruttura, il processo/metodo stesso di attuazione basato sull’animazione territoriale, sulla concertazione e sulla convergenza degli interessi. Una volta messo a punto, facilmente replicabile con significative economie di scala e di scopo, nonché di tempi di realizzazione. In secondo luogo, l’opportunità che risulta consequenziale di articularli al meglio sul piano temporale, ma soprattutto ordinarli in una scala gerarchica di priorità alla luce delle risorse scarse per definizione disponibili e delle leve gestionali effettivamente a disposizione della stessa Autorità portuale di Sistema.

PORTO DI NAPOLI

	Segmento	Arco temporale
Infrastrutture		
Dragaggio Fondali	Merci	Breve
Nuova Darsena di levante	Merci	Medio
Ristrutturazione Molo Beverello	Passeggeri	Breve
Riqualficazione Mergellina e Molosiglio	Nautica	Medio
Progettazione Molo San Vincenzo	Passeggeri	Medio
Raccordo stradale	Merci	Breve
Raccordo ferroviario	Merci	Medio

Sistema fognario	Territorio	Breve
Mobilità sostenibile		
Integrazione sistema trasporto pubblico	Passeggeri	Breve
Accesso veicoli privati	Territorio	Breve
Servizi ferroviari	Merci	Medio
Accessibilità autostradale	Merci	Medio
Riorganizzazione viabilità interna	Territorio	Breve
Razionalizzazione spazi e immobili		
Censimento e valutazione funzionale	Merci/passeggeri	Breve
Progetti di riqualificazione	Territorio	Medio
Integrazione processi amministrativi/operativi		
Sportello Unico Amministrativo	Autorità Portuale	Medio
Rivisitazione settore cantieristico	Cantieristica	Medio
Servizi Generali (riorganizzazione/gare pubbl.)	Autorità Portuale	Breve
Piano di Security	Autorità Portuale	Breve
Piano Energetico	Autorità Portuale	Medio
Informatizzazione Autorità Portuale	Autorità Portuale	Medio
Concertazione e pianificazione strategica e controllo		
Completamento Piano Regolatore	Territorio	Medio/Lungo
Ciclo dei rifiuti	Territorio	Breve

PORTO DI SALERNO

	Segmento	Arco temporale
Infrastrutture		
Dragaggio Fondali	Merci/Pax	Breve
Allargamento Imboccatura	Merci/Pax	Breve
Salerno Porta Ovest	Merci	Medio
Prolungamento scogliera S.Teresa	Nautica	Medio
Multipiano	Merci	Medio
Imboccatura Porto Masuccio	Nautica	Breve
Ponte Imbarco/sbarco Passeggeri Stazione Marittima	Passeggeri	Lungo
Fabbricato servizi	Merci/Pax	Medio
Terminal Traghetti	Merci/Pax	Medio
Adeguamento banchina porto turistico	Nautica	Medio

Masuccio		
Realizzazione sede direzionale	Autorità Portuale	Medio
Realizzazione retro-porto	Merci/pax	Breve/Medio
Mobilità sostenibile		
Rifacimento pavimentazioni usurate	Merci/Pax	Breve/Medio
Razionalizzazione spazi e immobili		
Individuazione nuovi spazi retrostanti	Territorio	Medio
Integrazione processi amministrativi/operativi		
SUA	Autorità Portuale	Medio
Servizi Generali (riorganizzazione/gare pubbl.)	Autorità Portuale	Breve
Piano di Security	Autorità Portuale	Breve
Piano Energetico	Autorità Portuale	Breve
Informatizzazione Autorità Portuale	Autorità Portuale	Medio
Concertazione e pianificazione strategica e controllo		
Completamento Piano Regolatore	Territorio	Medio/Lungo

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

	Segmento	Arco temporale
Infrastrutture		
Escavo dei fondali	Merci/Pax	Brevi
Sistema fognario acque reflue	Territorio	Medio
Rivisitazione Waterfront	Territorio	Medio
Integrazione processi amministrativi/operativi		
Piano Energetico	Territorio	Medio
Servizi Generali (riorganizzazione/gare pubbl.)	Autorità Portuale	Breve
Piano di Security	Autorità Portuale	Breve
Concertazione, pianificazione strategica e controllo	Autorità Portuale	Medio
Completamento Piano Regolatore	Territorio	Medio/lungo
Marketing Territoriale		
Promozione dell'area Stabiese nell'offerta per il segmento crociere	Autorità Portuale	Breve/Medio

A fronte di questa sintetica, ma essenziale, rappresentazione degli assunti di partenza e delle linee di indirizzo portanti del POT, è stato possibile elaborare i Master Plan di ciascun porto, documenti programmatici con i quali è stata definita l’allocazione delle funzioni marittime per le rispettive banchine, rappresentando due scenari temporali: quello attuale e quello di evoluzione fino al 2030. Nello scenario attuale si è operata la divisione di ciascun scalo in zone omogenee alle quali corrispondono specifiche destinazioni d’uso. In tal modo si persegue nel breve termine l’obiettivo di rendere tutti gli spazi quanto più ordinati e funzionali possibili, riorganizzandoli proprio in funzione delle priorità di breve periodo. In tal modo, si dispone anche di uno strumento di verifica di coerenza per le attività di assegnazione delle concessioni demaniali. Lo scenario al 2030, invece, delinea le trasformazioni strutturali ed organizzative che si stanno mettendo in campo per ottimizzare la crescita e lo sviluppo della portualità interessata, partendo dalle precedenti scelte di pianificazione.

7.1. Il Master Plan del Porto di Napoli

L’ultimo riferimento normativo vigente è il Piano Regolatore del Porto di Napoli, approvato con D.M. n.2478 del 22.3.1958. Dopo l’istituzione delle Autorità Portuali con legge n.84 del 1994 sono state adottate diverse proposte di Piano Regolatore del Porto di Napoli, di cui l’ultima risale al giugno 2012.

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

- incrementare i traffici (passeggeri, merci, container e Ro-Ro);
- rimodulare gli spazi a ridosso del centro storico con il conseguente miglioramento del waterfront;

- decongestionare la pressione urbana eccessiva a deperimento dell'efficacia delle attività produttive e di servizi poste in essere al suo interno.

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

- Ambiente
- Logistica
- Regolamentazione

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

Con riferimento alla Logistica, uno degli assi portanti della visione di medio periodo di sviluppo del porto a riferimento del PRP è quello della riorganizzazione e concentrazione delle funzioni ed attività commerciali e logistiche nell'area di levante del Porto di Napoli. Le opere in progetto nel quadro del Grande Progetto Porto di Napoli (GP), infatti, impattano fortemente sullo sviluppo dei segmenti container e RO-RO, ampliando il terminal contenitori e trasferendolo nelle nuove aree di levante, utilizzando di conseguenza gli spazi dell'attuale terminal contenitori per il traffico RO-RO. Tali opere creano le condizioni infrastrutturali per elevare le prestazioni offerte dallo scalo partenopeo e potenzialmente per attrarre nuovi traffici. A ciò si aggiunge il forte interesse e le concrete opportunità di valorizzazione delle sinergie tra lo scalo partenopeo ed i terminal terrestri intermodali retrostanti il porto (Marcianise e Nola), che se perseguite con celerità ed efficacia, darebbero vita ad un imponente sistema di logistica integrata.

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

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

con linee di indirizzo chiare sulla promozione per ciascuna di puntuali linee di sviluppo.

7.1.1. Suddivisione delle attività portuali nello scenario attuale

Il Master Plan del porto di Napoli, recentemente approvato con Delibera del Comitato di gestione n. 7 del 19/02/2018, ha individuato l'attuale assetto funzionale del porto raggruppando le attività in base alle seguenti funzioni portuali:

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

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

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

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

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

Funzione cantieristica navale:

- attività di costruzione, demolizione, riparazione e manutenzione di mezzi navali e di imbarcazioni, in banchina e all'asciutto (bacini di carenaggio);
- attività di produzione e assemblaggio di componenti, di servizi ed assistenza;
- attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi

necessari allo svolgimento delle funzioni previste;

- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste.

Funzione industriale:

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

Funzione mista:

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

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

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

Funzione servizi portuali generali:

- servizi di interesse generale di cui al D.M. 14/11/1994;
- servizi amministrativi, di controllo e gestione connessi alle attività portuali (uffici e servizi Autorità di Sistema Portuale, etc.);

- servizi di sicurezza e controllo (Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia di Stato, Vigili del Fuoco, etc.);
- servizi tecnico - nautici (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori,
- trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, etc.);
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste.

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

- Attività commerciali (strutture di vendita al dettaglio comprensive di depositi pertinenziali);
- Servizi: pubblici esercizi (bar e ristoranti); direzionale privato (uffici e servizi alle imprese portuali); sportelli bancari e finanziari; artigianato di servizio; sedi della pubblica amministrazione e di pubbliche istituzioni nazionali ed estere; centri di ricerca legati all'ambiente marino e costiero; attrezzature collettive (per la cultura e congressuali);
- Attività ricettive dedicate al traffico passeggeri.

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

7.1.2. Criticità nello scenario attuale

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

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

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

La riqualificazione del waterfront portuale aperto alla città, nell'area monumentale

che va dal Molo San Vincenzo all’edificio dell’Immacolatella, è sicuramente uno dei prioritari obiettivi per la riorganizzazione dell’area funzionale destinata al trasporto passeggeri.

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

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

Tali mezzi, provenienti o diretti prevalentemente all’autostrada devono quindi impegnare tutta la viabilità da Est ad Ovest del porto di Napoli, attraversando anche l’area doganale compresa tra il varco Bausan e quello del molo Carmine, pur non essendo traffico merci transfrontaliero sottoposto a verifiche doganali.

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

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

Nelle more dell’individuazione di soluzioni progettuali volte a superare le criticità evidenziate, si procederà alla realizzazione del progetto *“Collegamenti stradali e ferroviari del porto di Napoli”* compreso nel Grande Progetto finanziato con il POR FESR 2014-2020. Contestualmente si sta sviluppando, in collaborazione con RFI, uno studio di fattibilità, da completare entro fine anno, per individuare soluzioni che possano ulteriormente migliorare i servizi di intermodalità previsti per la nuova

darsena di levante.

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

7.1.3. Linee di indirizzo nello scenario al 2030

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

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

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

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

Un quadro chiaro delle linee di sviluppo del porto rappresenta pertanto un elemento di novità, trasparenza e buona gestione, che consente di dare certezze non solo all'attività amministrativa, ma anche alle strategie imprenditoriali degli stakeholders. Il superamento dei vincoli spaziali presenti in tutte le realtà portuali, che si sviluppano in continuità con il territorio urbano, rappresenta una delle direttrici su cui si impronta il nuovo assetto del porto. La contiguità tra tessuto urbano e realtà portuale diventa opportunità se si interpreta in una ottica di integrazione e ricucitura tra porto e città, senza per questo creare interferenze con gli spazi dedicati alle attività più squisitamente portuali.

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

di sviluppo di tali ampliamenti.

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

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

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

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

L'area di levante, con il completamento delle opere di dragaggio e la colmata della Darsena di Levante, da destinare a Terminal contenitori, è l'area sulla quale si concentrano le potenzialità di espansione spaziale e di sviluppo del porto. Le progettualità in corso di potenziamento dei raccordi stradali e ferroviari a servizio dell'area, prefigurano uno scenario al 2030 che, con ampliamenti successivi dalla darsena di Levante fino al depuratore di san Giovanni a Teduccio, porteranno a una configurazione spaziale e a una dotazione infrastrutturale del Porto di Napoli in grado di soddisfare le esigenze di accessibilità, di legame funzionale con i retroporti e gli interporti, di potenziamento della filiera logistica.

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

La realizzazione dello scenario al 2030 e la rifunzionalizzazione di questa area avrà

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

Per la realizzazione di questi obiettivi sono allo studio nuove progettualità dell'AdSP su quest'area che riguardano lo studio di fattibilità con RFI della nuova stazione ferroviaria passante ad oriente del Porto di Napoli in esecuzione del protocollo di intesa siglato tra RFI e AdSP il 10.04.2018. Il cronoprogramma delle attività prevede la conclusione e la consegna del progetto al MIT, alla Regione Campania e al Comune di Napoli entro fine anno.

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

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

Tale proposta sarà oggetto di un processo di consultazione pubblica con le istituzioni e con la cittadinanza per la realizzazione di un progetto condiviso e rispettoso delle istanze di partecipazione della popolazione.

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

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

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

Resta infine invariata la collocazione dell'area F destinata a funzione commerciale per le rinfuse liquide dove attualmente si svolgono le attività connesse alla

movimentazione di prodotti liquidi infiammabili. Si aggiungerà la realizzazione di un deposito per lo stoccaggio di GNL, coerente con il Piano Energetico Nazionale e con le politiche energetiche della Unione Europea.

Intorno a questa macro-riorganizzazione delle aree sono previste attività di razionalizzazione degli spazi nelle aree destinate a funzione mista (B), dove sono presenti in prevalenza attività di tipo terziario, in alcuni casi funzionalmente e spazialmente connesse alle attività servite, in altri casi collocate in modo disordinato. Con la riorganizzazione delle aree sarà gioco forza procedere a una razionalizzazione degli spazi occupati dalla funzione mista e procedere in alcuni casi a demolizioni dei manufatti come specificatamente indicato nell' **Allegato 3 – Demolizioni** e/o a rilocalizzazione delle attività. Queste operazioni consentiranno di liberare spazi da destinare ai servizi ai passeggeri e alla viabilità interna al porto nelle aree di delocalizzazione dei traffici RO-RO o a servizio della cantieristica.

7.1.4. Note e tempistica per l'attuazione dello scenario al 2030

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

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

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

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

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

Napoli – Salerno.

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

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

Riprendendo la tabella di sintesi degli obiettivi per il porto di Napoli, riportata a pag. 30, di seguito si dettagliano gli step temporali di attuazione del Masterplan al 2030.

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

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

Piano di Security	Autorità Portuale
Informatizzazione Autorità Portuale	Autorità Portuale
Ciclo dei rifiuti	Territorio
Revisione regolamenti concessioni in adeguamento direttive Ministeriali	AdSP

Il secondo intervallo temporale - **2023/2026** – corrispondente al medio periodo è contraddistinto dall’implementazione di quelle opere infrastrutturali funzionalmente subordinate alla realizzazione di quelle prioritarie previste a completamento nel breve periodo, essenzialmente finalizzate al consolidamento del nuovo assetto funzionale del Porto di Napoli ed alla messa a regime di un più efficace sistema di mobilità sostenibile sia dal punto di vista della composizione modale che da quello dei servizi di accessibilità e fruizione delle aree e delle attività nel porto.

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

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

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

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

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

A - Funzione passeggeri

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

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

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

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

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

- nell'area del Beverello fino al 2020 (anno di completamento della infrastruttura stazione marittima) non potranno essere rilasciate nuove concessioni;
- nell'area compresa tra il Piazzale Angioino e il piazzale Immacolatella Vecchia

potranno essere rilasciate concessioni che abbiano scadenza entro il 2019 per scopi connessi alle sub-funzioni A1, A2 e A3;

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

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

La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni induce ad ipotizzare un futuro ampliamento della sub-funzione A2 che, per effetto di una probabile delocalizzazione dei terminal Ro/Ro oggi presenti tra calata Piliero e il molo Immacolatella, potrà ricomprendere senza soluzione di continuità le aree di banchina del molo Angioino, calata Piliero, molo Immacolatella e molo Pisacane lato ponente. Pertanto, la gestione delle aree demaniali connessa allo sviluppo di detta sub-funzione dovrebbe essere condizionata dagli stessi limiti posti previsti per la sub-funzione A1.

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

A3 – sub-funzione parcheggi - area dedicata a parcheggi auto asserviti all'area monumentale del porto. La sub-funzione parcheggi oggi non si presenta come unico elemento uniforme ma ricomprende alcune aree fra il Beverello e il piazzale Pisacane. La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni induce ad ipotizzare una razionalizzazione degli spazi immediatamente a ridosso delle tre stazioni marittime (Beverello, Terminal Crociere e Calata Porta di Massa) mediante il riutilizzo delle attuali aree di stoccaggio trailer in concessione a Terminal Traghetti e TTTLine) quali aree di parcheggio di breve e lungo termine.

Pertanto, la gestione delle aree demaniali connessa allo sviluppo di detta sub-funzione dovrebbe essere condizionata dall'ipotesi della futura destinazione dell'area ad attività connesse ai traffici passeggeri. Da ciò ne deriva la necessità di regolamentare in maniera uniforme le aree di sosta ed i servizi resi all'utenza,

uniformando le modalità di accesso all'area parcheggio, le modalità di pagamento, la promozione dell'offerta, la differenziazione dell'offerta in aree di sosta di lungo e breve periodo ecc.. Tali condizioni sono realizzabili tramite procedure di selezione pubblica che prendano spunto da un progetto dell'ente che tenga conto delle esigenze dei terminal passeggeri e delle attività presenti nell'area. Esigenze la cui rappresentazione deve essere rivolta esclusivamente alle modalità di accesso dell'utenza alle infrastrutture passeggeri, ai tempi di permanenza nelle aree di sosta diversificandole a seconda dei tempi di fruizione, delle modalità di pagamento dei servizi resi, dell'uniformità delle indicazioni rese con messaggi variabili ed in genere di tutto ciò che può essere necessario per strutturare un servizio uniforme e coerente con le esigenze dell'utenza.

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

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

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

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

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

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

L'individuazione del soggetto che, in concessione, dovrà esercitare le attività di ormeggio e fornitura di servizi a grandi yacht dovrà necessariamente tener conto di una serie di elementi di selezione che definiscano l'ammontare e la qualità degli investimenti da sostenere, il traffico che si intende generare, le previsioni in termini di sviluppo occupazionale, ed i servizi alla cittadinanza che ci si propone di rendere per effetto dell'attrattività che l'attività in parola riesce a realizzare.

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

B - Funzione mista

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

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

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

La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni induce però ad ipotizzare una razionalizzazione di detta sub-funzione ricomprendendola pienamente nella funzione commerciale sebbene geograficamente separate. Infatti, con la delocalizzazione del traffico Ro/Ro verso le aree di levante si libereranno gli spazi

sosta trailers oggi presenti a Calata porta di Massa a beneficio della funzione passeggeri su funzione parcheggi. Rimarrebbe, dell'attuale funzione mista solo i silos di granaglie in calata villa del popolo e le aree e le aree poste lungo la banchina di levante del molo Pisacane fino alla testata lato levante del predetto molo da ricomprendere nell'area commerciale in quanto destinata allo stoccaggio di merce varia.

B2 – sub-funzione servizi tecnici

Nell'ambito di tale sub-funzione le aree non si presentano come un unico elemento uniforme e contiguo ma le attività che ad essa si riconducono sono presenti in varie aree, sedi delle attività istituzionali preposte al funzionamento e controllo delle attività portuali. Va precisato però che l'ormeggio dei mezzi nautici di servizio quali rimorchiatori pontoni e bettoline destinate al bunkeraggio trovano la loro collocazione attualmente presso la banchina di Calata Villa del Popolo a ponente del pontile dei Silos, ormeggio n.26 e degli ormeggi posti lungo il molo Pisacane lato Levante, ormeggi n.24 e n.25. Sebbene tale condizione soddisfi al momento l'esigenza di collocare in un unico punto parte dei mezzi nautici dedicati ai servizi è ipotizzabile nel futuro la realizzazione di una darsena a loro dedicata nelle aree di espansione di levante.

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

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

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

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

C - Funzione cantieristica

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

C1 – sub-funzione cantieri di trasformazione e riparazione navale – tali attività sono caratterizzate dalla disponibilità concessoria di banchine e infrastrutture portuali (bacini in muratura/galleggianti e piazzali) e dall'esecuzione di attività proprie di un general contractor nel settore delle riparazioni e trasformazioni navali.

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

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

D – Funzione Contenitori

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

E – Funzione commerciale – Merci varie

Tale funzione racchiude tutte le attività connesse alla movimentazione e stoccaggio di merce varia anche unitizzata inclusi i prodotti liquidi alla rinfusa non infiammabili. La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni non prevede

ipotesi evolutive relativamente a tale funzione le cui attività potranno beneficiare però della disponibilità di nuove aree quali ad esempio quelle dell'attuale piazzale ferroviario quando saranno completate le opere infrastrutturali previste nell'area di levante del porto.

F – Funzione rinfuse liquide

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

G – Funzione industriale

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

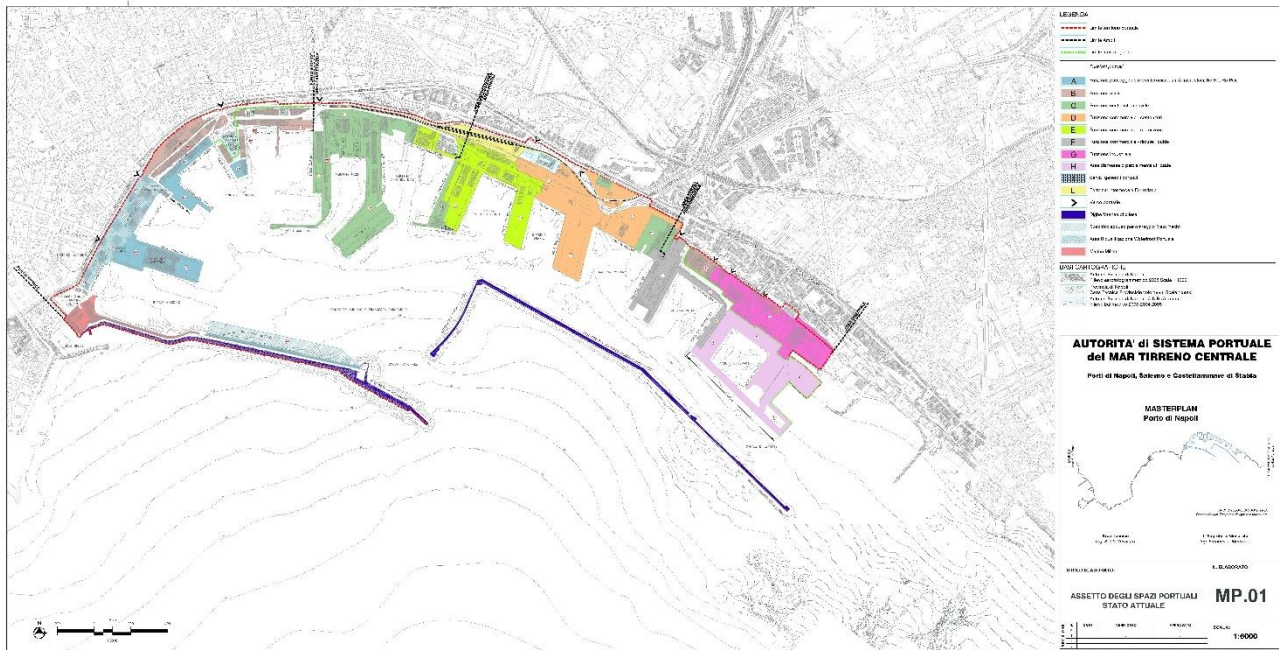
L – Funzione intermodalità ferroviaria

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

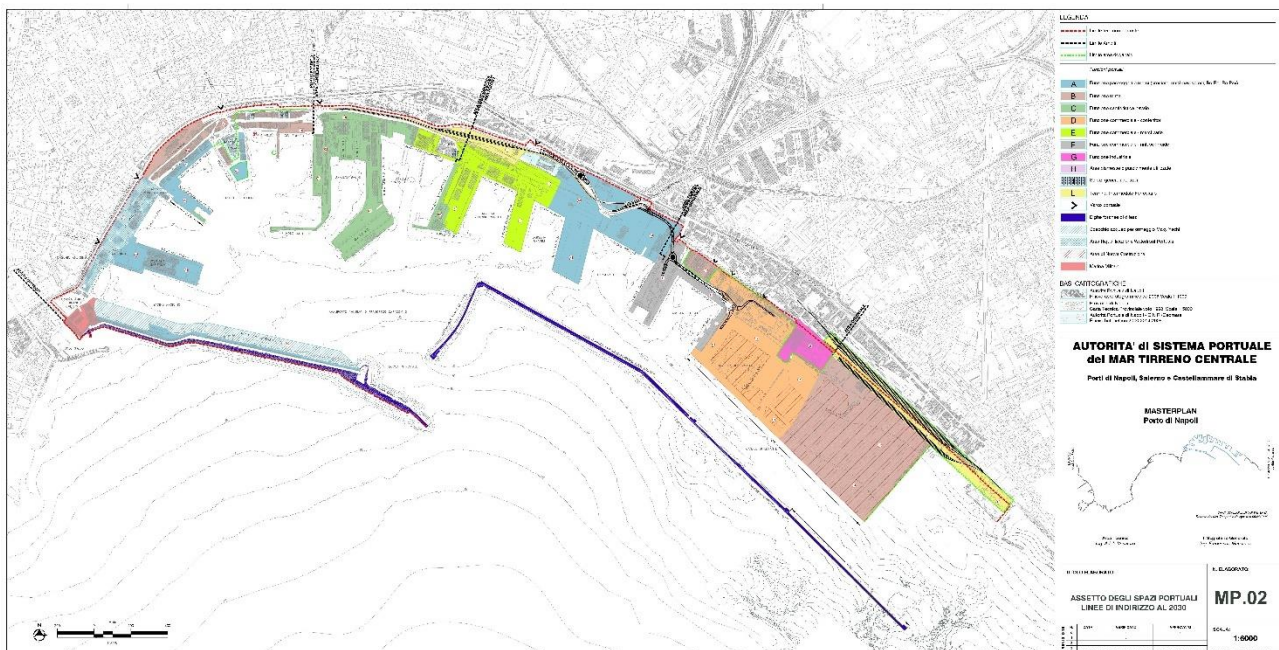
7.1.6. Documentazione Allegata

Allegati Grafici:

1. Tavola MP01 - ASSETTO DEGLI SPAZI PORTUALI STATO ATTUALE



2. Tavola MP02 - ASSETTO DEGLI SPAZI PORTUALI LINEE DI INDIRIZZO AL 2030



3. Tavola MP03 – DEMOLIZIONI



7.2. Il Master Plan del Porto di Salerno

Il primo riferimento è rappresentato dal Piano Regolatore del Porto di Salerno, approvato a maggio 2016.

Tale documento è stato elaborato partendo dall’Adeguamento Tecnico Funzionale approvato dalla Regione Campania e che ha concluso la procedura della Valutazione di impatto ambientale con D.M. n. 150 del 27.05.2014. Le Linee di indirizzo programmatiche di sviluppo infrastrutturale portuale sono state approvate dal Comitato Portuale con Delibere nn. 5 del 09/05/2014 e n. 16 del 26/09/2014, confluite e confermate dalla Delibera di Comitato Portuale n. 06 del 12/05/2016.

L’intento perseguito è quello di supportare la crescita della realtà portuale di Salerno, che vede al 2030 un valore dei traffici container triplicato rispetto al 2009 con la realizzazione e la razionalizzazione infrastrutturale capace di assorbire i tassi di crescita stimati. Si intende, inoltre, affrontare al meglio la sfida dello sviluppo sostenibile, risolvendo il problema dell’accessibilità dell’area portuale e del centro antico di Salerno e migliorando la qualità paesaggistica e la vivibilità della cerniera del waterfront urbano.

Il Master plan di Salerno propone:

- a) la razionalizzazione dello specchio acqueo portuale e delle relative aree operative, suddividendo l’ambito portuale in “aree territoriali omogenee”:

- i. Funzione passeggeri e merci “A”
 - ii. Funzione mista (pesca, cantieristica, diporto nautico, servizi tecnici nautici) “B”
 - iii. Funzione Commerciale Contenitori “D”
 - iv. Funzione Commerciale Merci varie “E”
 - v. Servizi generali portuali “I”
- b) Aumento della capacità di ormeggio dello scalo marittimo, nei limiti fisici dello specchio acqueo;
- c) Razionalizzazione e sistematizzazione degli ormeggi delle unità navali dei servizi tecnico-nautici;
- d) Miglioramento delle condizioni di sicurezza della navigazione in ambito portuale, con la realizzazione di una torre di controllo per i piloti ed allargamento dell’imboccatura;
- e) Integrazione infrastrutturale e funzionale fra il porto e la città.

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

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

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

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

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

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

- l'ulteriore prolungamento di m 220, da 360 a 580 metri, del Molo Manfredi, da destinare al traffico passeggeri, crocieristico in primo luogo (c.d. Polo Crocieristico), ma anche delle unità navali veloci per trasporto passeggeri;
- l'ampliamento verso mare della sezione trasversale costante del praticabile della diga foranea, a partire dall'attuale limite interno porto, per un'estensione lineare di circa 450 m da destinare anch'esso alla realizzazione del suddetto Polo Crocieristico;
- l'ampliamento del Molo di Ponente (di circa 24.800 m²), che si consegue con un suo prolungamento lineare di 300 m in direzione sud-est (portandolo a m 662) ed un allargamento di 22 m dell'attuale sezione trasversale che raggiungerà i m 100, da destinare al traffico Ro-Ro e Ro-Ro pax;
- l'ampliamento del Molo Trapezio (di 7.470 m²), che si consegue mediante il prolungamento del molo stesso di 70 m per ciascun lato banchinato che passa da m 380 a m 450, da destinare al traffico container;
- l'ampliamento del Molo 3 Gennaio di circa m² 12.890 (portando la larghezza della testata a m 120) da destinare esclusivamente al traffico merci varie e rinfuse solide;
- la riconfigurazione dell'attuale linea di battigia della "Vecchia Darsena";
- la realizzazione di una struttura multipiano dedicata allo stoccaggio delle automobili, per rendere maggiormente funzionale l'utilizzazione degli spazi portuali, per consolidare questo segmento di mercato e consentire la disponibilità di aree funzionali allo sviluppo delle autostrade del mare.

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

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

Il Porto di Salerno è tra i primi regional port a livello nazionale, con funzioni *multipurpose*. Con il nuovo PRP in corso di approvazione vengono confermate tutte

le funzioni esistenti, puntando ad un incremento delle stesse mediante un potenziamento delle infrastrutture e la realizzazione di idonee aree retroportuali su cui innestare significative occasioni di sviluppo economico e benessere sociale.

7.2.1. Suddivisione delle attività portuali nello scenario attuale

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

- funzione commerciale – contenitori, merci varie e rinfuse solide;
- funzione mista;
- funzione passeggeri e merci (crociere, trasporto passeggeri, Ro – Pax e Ro – Ro);
- servizi portuali generali.

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

Funzione commerciale contenitori, merci varie e rinfuse solide:

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

Funzione mista:

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

- officine meccaniche;
- attività commerciali e dei servizi in genere.

Funzione passeggeri e/o merci (crociere, trasporto passeggeri, Ro – Pax e Ro – Ro):

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

Funzione servizi portuali generali:

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

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

- Attività commerciali (strutture di vendita al dettaglio comprensive di depositi pertinenziali);
- Servizi: pubblici esercizi (bar e ristoranti); direzionale privato (uffici e servizi alle imprese portuali); sportelli bancari e finanziari; artigianato di servizio; sedi della pubblica amministrazione e di pubbliche istituzioni nazionali ed estere; centri di ricerca legati all'ambiente marino e costiero; attrezzature collettive (per la cultura e congressuali);
- Attività ricettive dedicate al traffico passeggeri.

Non è prevista la destinazione d'uso residenziale, a meno della realizzazione di alloggi per i preposti alla direzione e gestione delle attività portuali nonché alla sicurezza

della navigazione laddove strettamente necessario in funzione delle esigenze di sicurezza e controllo. Sarà opportuno valutare nel tempo la presenza di spazi alberghieri che siano funzionali allo sviluppo delle attività turistiche, come è nel caso del progetto in corso presso il terminal crocieristico.

7.2.2. Criticità nello scenario attuale

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

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

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

Intanto, rispetto allo scenario configurato nel 2016, è in fase di attuazione la realizzazione della zona economica speciale che comprende i porti di Napoli e Salerno. Questo nuovo strumento di politica industriale e logistica impone di ripensare criticamente e di adeguare gli strumenti di pianificazione adottati fino ad oggi.

7.2.3. Linee di indirizzo nello scenario al 2030

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

- il Piano Regolatore Portuale elaborato dalla Sez. OO.MM. del Genio Civile, approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto 17/07/1974 n.444 e

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

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

Al fine di raggiungere tale obiettivo, si è reso necessario ricorrere alla redazione di

un nuovo “Piano Regolatore Portuale”, con la procedura di cui all’art. 5 della legge 84/94.

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

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

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

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

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

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

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

7.2.4. Note e tempistica per l'attuazione dello scenario al 2030

Tenuto conto dei vincoli rappresentati dalla necessità di disporre della provvista finanziaria per realizzare le opere, di tutti i permessi, pareri ed autorizzazioni prescritti dalla normativa vigente per gli interventi de quo, per i quali l'Autorità Portuale intende interagire con la massima speditezza con tutti i soggetti istituzionali deputati, è comunque possibile delineare un cronoprogramma di attuazione degli obiettivi, dei progetti e delle azioni funzionali allo scenario delineato al 2030.

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

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

loro realizzazione. Tra queste le più significative sono quelle comprese nel Grande Progetto Logistica e porti – Sistema integrato Portuale di Salerno (dragaggio dei fondali e allargamento dell’imboccatura) e nel Grande Progetto Salerno Porta Ovest. Contemporaneamente all’infrastrutturazione del porto si provvederà ad implementare i progetti di razionalizzazione e semplificazione dei processi amministrativi e operativi volti a supportare la gestione propria dell’Autorità Portuale.

I Fase 2018 /2022	Segmento
Infrastrutture	
Dragaggio Fondali	Merci/Pax
Allargamento Imboccatura	Merci/Pax
Impianto idrico e antincendio	Merci/Pax
Infrastrutture di security	Merci/Pax
Struttura Multipiano	Merci
Salerno Porta Ovest	Merci/Pax
Fabbricato servizi	Merci/Pax
Ponte Imbarco/sbarco passeggeri stazione marittima	Passeggeri
Prolungamento scogliera e banchina di riva S.Teresa	Nautica
Imboccatura Porto Masuccio	Nautica
Adeguamento banchina porto turistico Masuccio	Nautica
Razionalizzazione spazi e immobili	
Realizzazione retroporto	Territorio
Integrazione processi amministrativi/operativi	
Servizi Generali	Autorità di Sistema Portuale
Piano di Security	Autorità di Sistema Portuale
Piano Energetico	Autorità di Sistema Portuale

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

In tale periodo si prevede la realizzazione e messa a regime dei tre obiettivi a più ampio raggio, rappresentati dalla realizzazione di un retro-porto, dall’entrata in vigore del Piano Energetico dell’Autorità Portuale, fondamentale strumento per un’Autorità di Sistema Portuale che si candida come *best practice* di gestione sostenibile, infine, dal completamento del Piano Regolatore.

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

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

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

A - Funzione passeggeri

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

A1 – Subfunzione passeggeri, autostrade del mare e materiale rotabile

Molo Trapezio

- Area utilizzata per lo stoccaggio dei rotabili

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

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

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

Banchina Rossa

- Area utilizzata per lo stoccaggio dei rotabili

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

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

Molo di Ponente

- Aree utilizzate per lo stoccaggio dei rotabili

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

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

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

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

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

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

La viabilità dell'area omogenea de quo è stata razionalizzata al fine di garantire la

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

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

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

A3 – sub-funzione crociere

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

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

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

Il progetto di dragaggio previsto al Molo Manfredi c.d. Polo Crocieristico, – per il quale si è reperito il finanziamento, prevede l'approfondimento dei fondali a m. -10,00 batimetria riferita al livello medio delle basse maree sigiziali (il progetto fa salvi eventuali offerte migliorative in sede di gara che portino a -11,50 la batimetria riferita

al livello medio delle basse maree sigiziali).

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

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

B -Funzione mista

Le aree individuate a funzione mista sono caratterizzate da elementi di discontinuità geografica poiché le aree di detta funzione insistono in zone differenti del porto e/o dalla disomogeneità delle attività svolte. Ebbene al solo scopo di fotografare la situazione attuale, in modo tale da avere elementi per elaborare uno strumento di lavoro che orienti le scelte dell'ente al raggiungimento di una nuova configurazione del porto, sono definite le aree connesse alla funzione che di seguito indicate.

B1 – sub- funzione fini “cittadini” (pesca, sportivo/associazionistica, diportistica e cantieristica) – Autorità pubbliche

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

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

Conseguentemente, per il Molo 3 Gennaio e per la Vecchia Darsena, nel nuovo P.R.P. si prevede di mantenere integralmente la configurazione prevista nel documento già citato del 2010, rendendo il Molo 3 Gennaio perfettamente rettangolare, con larghezza costante di 120 m, per la parte terminale lunga 260 m e limitandosi ad

eliminare il pennello ortogonale lungo 40 m e largo 20 m radicato alla parte terminale del Molo 3 Gennaio, il quale presenterà una larghezza costante pari a 120 m. La sistemazione finale della “Darsena Cittadina”, fermo restando la sua destinazione ad attività di pesca, sportivo/associazionistiche, diportistiche e cantieristiche, sarà oggetto di successiva progettazione di dettaglio da attuarsi in relazione alle future esigenze. Una migliore funzionalità è comunque necessaria.

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

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

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

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

B2 – sub- funzione servizi tecnico-nautici - (rimorchio, pilotaggio, ormeggio).

Nell'ambito di tale sub-funzione le aree ad essa destinate sono presenti in vari punti del porto commerciale. L'ormeggio dei mezzi nautici di servizio quali rimorchiatori, pilotine e bettoline trovano la loro collocazione attualmente presso il Molo Manfredi, Banchina rossa e Banchina Ponente. È da rilevare, tuttavia, che tale situazione non appare ottimale in quanto sarebbe opportuno che venissero collocati in un unico punto mediante la realizzazione di una darsena a loro dedicata, come già previsto dal PRP adottato dal Comitato portuale della cessata Autorità Portuale di Salerno. L'ubicazione di tale importante previsione progettuale è prevista alla testata della diga di sottoflutto con un piccolo bacino protetto denominato “darsena di servizio” destinato ad accogliere i cosiddetti “Servizi tecnico-nautici” del porto (i rimorchiatori, le imbarcazioni dei piloti e degli ormeggiatori) e alcune Autorità (C.P., Carabinieri-Forestali, Polizia, Finanza). La superficie dello specchio acqueo protetto è pari a 8.000

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 dai Piloti) nonché i locali a servizio degli operatori dei Servizi Tecnico Nautici.

D- Funzione commerciale contenitori

Tale funzione racchiude tutte le attività connesse alla movimentazione e stoccaggio di contenitori. La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni prevede di confermare la localizzazione sul Molo trapezio delle attività connesse alla funzione contenitori e in misura residuale alla funzione merci varie.

Molo Trapezio

- Aree utilizzate per lo stoccaggio dei container

Le caratteristiche del molo Trapezio hanno indotto a destinare questo molo alla tipologia merceologica dei contenitori, che richiede ormeggi idonei a navi di grandi dimensioni, con buoni pescaggi, nonché piazzali di movimentazione e stoccaggio estesi e vicini tra loro, al fine di consentire un efficace e sicuro impiego delle moderne attrezzature meccaniche di cui sono dotati i terminalisti che operano in questo settore.

La banchina è dotata di tre fronti d'accosto con gli ormeggi dal 13 al 19, tutti dotati di buoni fondali. Gli ormeggi 13-14, 14-15 e 17-18 hanno lunghezza sufficiente all'attracco di navi di grosse dimensioni. Il posto di testata (16) è, invece, adatto solo a navi di medie dimensioni.

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

La viabilità portuale suddivide il molo Trapezio in sei grandi piazzali di stoccaggio, tutti di forma regolare, ampi e profondi. I due piazzali posti alla radice del molo sono gli unici del porto a non godere di un fronte di affaccio diretto sui cigli di banchina.

- Area utilizzata per lo stoccaggio di merce varia

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

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

E -Funzione Commerciale merci varie e rinfuse solide

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

Banchina Ligea

- Aree utilizzate per lo stoccaggio delle merci varie

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

- Area di piccole dimensioni utilizzata per lo stoccaggio dei container

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

Molo 3 Gennaio

- Aree utilizzate per lo stoccaggio delle merci varie

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

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

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

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

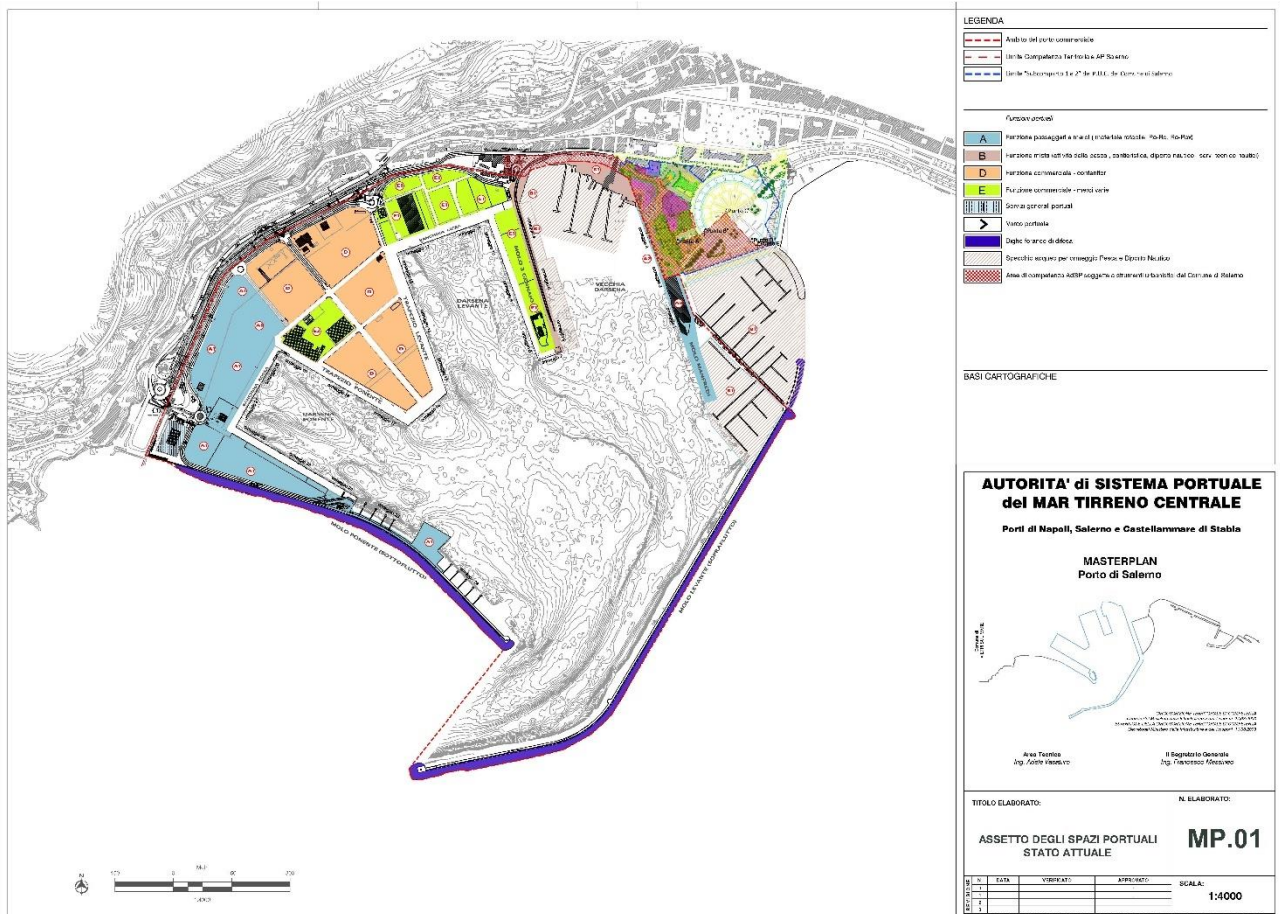
Nello specifico e per quanto sopra, con riferimento alle suelencate aree territoriali omogenee, sarà, dunque, possibile realizzare nuovi volumi nelle seguenti aree funzionali:

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

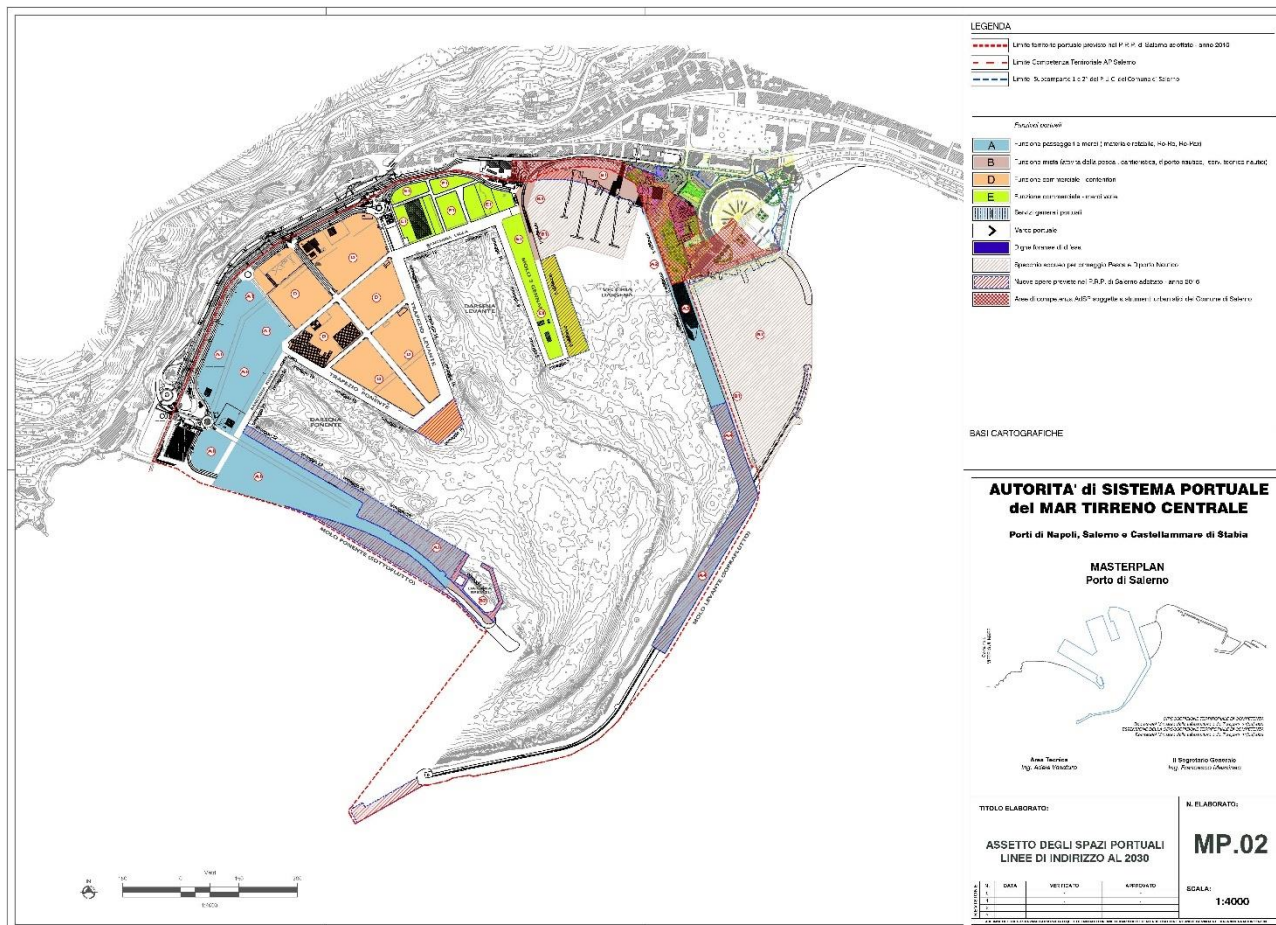
7.2.6. Documentazione Allegata

Allegati Grafici:

1. Tavola MP01 - ASSETTO DEGLI SPAZI PORTUALI STATO ATTUALE



2. Tavola MP02 - ASSETTO DEGLI SPAZI PORTUALI LINEE DI INDIRIZZO AL 2030



7.3. Il Master Plan del Porto di Castellammare di Stabia

Il Porto di Castellammare di Stabia è stato incluso nella circoscrizione demaniale marittima dell’Autorità portuale di Napoli con Decreto del Ministero dei Trasporti del 19/09/2006¹. Il Piano regolatore vigente, approvato con decreto congiunto del Ministero dei LL.PP. e della Marina Mercantile, risale al 1962. L’aggiornamento del PRP, necessario per l’adeguamento alle norme della L. 84/94 e alle nuove esigenze connesse allo sviluppo dei traffici e delle relative funzioni portuali è stato avviato nel 2012 con alcuni atti preliminari di programmazione dell’Autorità Portuale di Napoli condivisi con il Comune di Castellammare di Stabia e la Capitaneria di Porto di Castellammare. In particolare con Delibera del Comitato Portuale n. 10 del 27/02/2012 l’Autorità portuale di Napoli ha avviato l’iter per la redazione del nuovo

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).

PRP facendo propri i contenuti fissati nel documento congiunto APN, Comune di Castellammare, Capitaneria di Porto di Castellammare ‘Linee di sviluppo del Porto di Castellammare’². Tale documento delinea macro obiettivi da raggiungere e criticità da superare per garantire uno sviluppo sostenibile del Porto di Castellammare identificando orientamenti generali di tipo economico-funzionale come guida per la stesura dei documenti di pianificazione. In coerenza con le Linee guida per la redazione dei PRP (circolare MIT 17778 del 15/10/2004) e con i documenti citati l’Autorità Portuale di Napoli ha redatto il Documento preliminare per la redazione del PRP.

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

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

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

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

Gli obiettivi condivisi di sviluppo del porto riguardano:

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

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

diporto nautico.

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

AMBITO A: industria navalmeccanica – (ampliamento esterno molo di sopraflutto)

Traffico navi da crociera e yacht in transito.

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

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

AMBITO C: (banchina Marinella e molo di sottoflutto)

Trasporto passeggeri e commerciale. Mega-yacht e giga-yacht. Servizi connessi e ausiliari al trasporto marittimo. Servizio di erogazione carburante per naviglio.

AMBITO D: (Mare morto)

Diporto nautico. Adeguamento delle strutture esistenti comprese opere di difesa.

7.3.1. Suddivisione attività portuali nello scenario attuale

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

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

La definizione dei contenuti di queste attività è omogenea a quanto già declinato per gli altri porti. La distribuzione delle attività riconducibili a macroambiti operativi vede nello stato attuale, così come riportato nell'Allegato XX la seguente ripartizione:

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

La funzione diporto nautico è allocata in due diverse aree del porto. La prima lungo la banchina fontana, e la banchina Magazzini Generali è destinata all'ormeggio delle unità da diporto e da pesca. La seconda, lungo la banchina del mare morto, è l'area compresa a levante tra il molo di sottoflutto e il pennello Quartuccio che delimita i confini del porto di Castellammare, è destinata anch'essa al diporto nautico.

La funzione passeggeri è allocata nell'area che va lungo la banchina Marinella e

riguarda traffico crocieristico, traffico passeggeri da e per le isole.

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

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

7.3.2. Criticità nello scenario attuale

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

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

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

Il porto di Castellammare è ubicato su litorale vesuviano che è stato declassificato da SIN con DM n.7 del 11.01.2013. Poiché le competenze in tema di bonifiche sono state demandate dal citato provvedimento alle Regioni in cui ricadevano i siti di bonifica declassificati, per redigere ed eseguire il progetto di dragaggio dei fondali, sarà

necessario procedere alla caratterizzazione dei fondali secondo le norme vigenti, avviando l'iter istruttorio presso gli uffici competenti della Regione Campania.

Criticità strutturali, di non semplice soluzione ma comuni a una molteplicità di porti, sono costituite dalla collocazione in stretta continuità con il tessuto urbano che rende complesse soluzioni volte a dotare i servizi portuali di efficienti servizi di trasporto per merci e passeggeri.

7.3.3. Linee di indirizzo nello scenario al 2030

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

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

Tali ipotesi di diverso contenuto tecnico ed economico sono tuttavia strettamente connesse ai progetti di investimento di Fincantieri che potrebbero anche motivare investimenti economici pubblici persino ingenti a fronte però di piani di sviluppo industriale certi. Attualmente sulla base del protocollo siglato tra Regione Campania e Fincantieri si prevede la costruzione di traghetti, di tronconi di navi ed il mantenimento della missione polifunzionale del sito, anche in considerazione delle elevate competenze specialistiche presenti nell'area che consentirebbero di fare fronte anche a nuove commesse per la costruzione di traghetti che non richiedono rilevanti investimenti sul bacino. Tali orientamenti hanno ovviamente un impatto economico e occupazionale rilevante e dunque rappresentano una questione

presente e all'attenzione costante per garantire prospettive di crescita allo scalo e al sistema economico e sociale del territorio ma anche alla specializzazione, diversificazione e qualificazione del settore cantieristico dei porti facenti parte dell'AdSP.

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

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

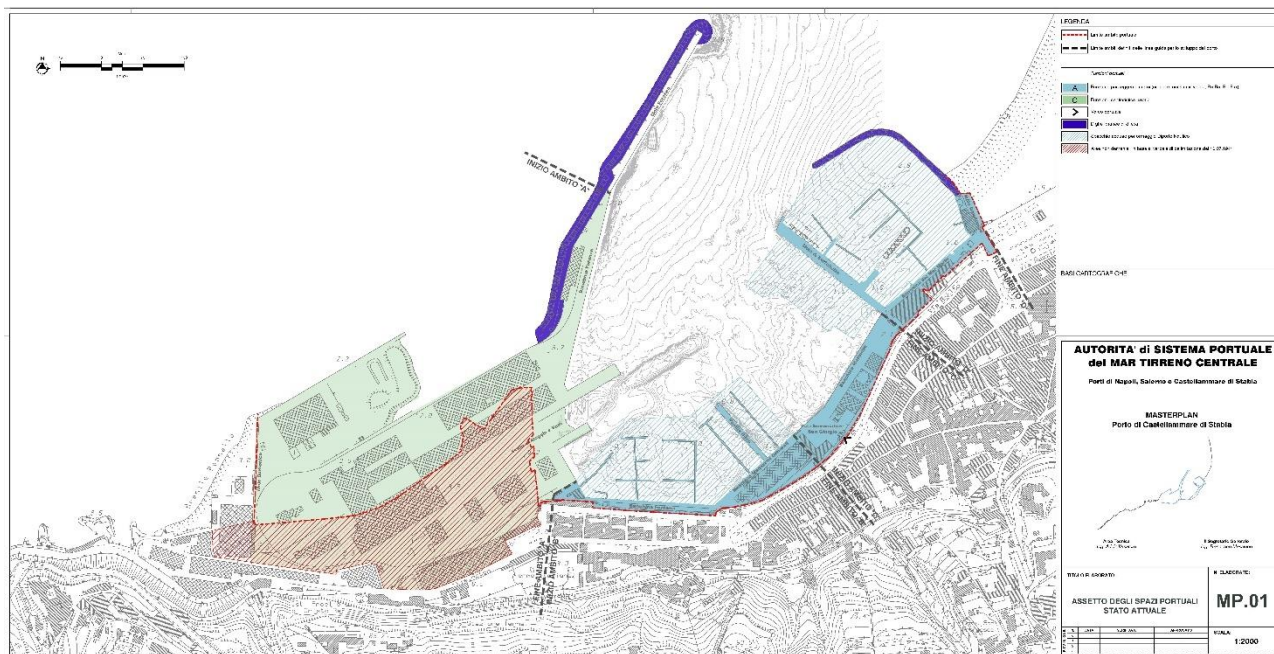
In questa area sono localizzati anche i servizi di interesse generale per i quali va previsto un miglioramento e una riorganizzazione congiuntamente alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e delle aree anche al fine del perseguimento di una più razionale organizzazione della mobilità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

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

7.3.4. Documentazione Allegata

Allegati Grafici:

1. Tavola MP01 - ASSETTO DEGLI SPAZI PORTUALI STATO ATTUALE



8. GLI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE NEI PORTI DELL'ADSP

8.1. Il Porto di Napoli

8.1.1. Gli interventi infrastrutturali già finanziati e programmati.

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

Si elencano gli interventi in corso e ultimati nel 2017:

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

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

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

- Importo lavori € 23.933.857,96
- Importo somme a disposizione € 5.066.142,04
- Importo complessivo € 29.000.000,00
- Contratto d'appalto in data 24.02.2011, n. 6868 di rep.
- Consegna lavori 5.11.2012
- Lavori fermi dall'8 gennaio 2018 in quanto l'impresa esecutrice ha depositato in tale data presso il tribunale competente domanda ai sensi dell'art.61 della legge fallimentare per definire un accordo di ristrutturazione o un concordato preventivo in continuità aziendale

Consolidamento del molo Immacolatella Vecchia - lato Piliero.

- Importo lavori € 2.318.419,05
- Importo somme a disposizione € 2.692.580,95

- Importo complessivo € 5.011.000,00
- Contratto d'appalto in data 11.12.2013, n. 7201 di rep.
- Consegna lavori 21.1.2014
- Ultimazione lavori 15.12.2016
- Collaudati con certificato in data 14.06.2017

Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine.

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

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

- Importo lavori € 1.562.704,10
- Importo somme a disposizione € 437.295,90
- Importo complessivo € 2.000.000,00
- Contratto d'appalto in data 18.07.2016, n. 7851 di rep.
- Consegna lavori 05.07.2016
- Ultimazione lavori 22.12.2016
- Collaudo 12.04.2017

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

- Importo lavori € 37.554.392,54
- Importo somme a disposizione € 8.045.607,46
- Importo complessivo € 45.600.000,00
- Contratto d'appalto in data 11.12.2017, n. 8200 di rep.
- Consegna lavori ottobre 2017
- Lavori sospesi parzialmente per integrazione attività di monitoraggio. Si prevede l'integrale ripresa entro metà luglio 2018.

Restano da completare alcuni interventi strategici, che per problemi di varia natura

non sono stati ancora avviati o sono fermi:

- Adeguamento e ristrutturazione banchina di levante al molo Flavio Gioia e calata Granili (stipula contratto ferma in quanto l'impresa esecutrice ha depositato in tale data presso il tribunale competente domanda ai sensi dell'art.61 della legge fallimentare per definire un accordo di ristrutturazione o un concordato preventivo in continuità aziendale-legge n. 388/2000) € 15.653.000,00
- Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2 (sostanzialmente fermi - legge n. 166/2002). € 23.170.000,00

mentre è ancora in fase di progettazione il

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

Sono stati avviati i nove interventi del Grande Progetto Logistica e porti: sistema portuale integrato del Porto di Napoli, di cui si riporta nell'allegato 2 e 3 l'elenco complessivo delle opere ed il cronoprogramma complessivo.

Le tabelle dell'allegato 4 riportano l'ultima proposta approvata di programma 2018-2020 e l'elenco annuale 2018.

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

8.1.2. Gli interventi infrastrutturali da promuovere e concretizzare.

Procedendo da ponente verso levante si descrivono gli interventi infrastrutturali che si intendono necessari con le rispettive finalità ed il relativo impegno economico.

Nell'ambito del **Porto storico**, sono previsti quattro interventi infrastrutturali derivanti dalla suddivisione del progetto di "Riqualificazione dell'area Monumentale del Porto di Napoli" redatto dal gruppo di progettazione, Sarl d'Architecture Euvè Blisson Saint Gealme, VIA Ingegneria srl, Modimar srl, Studio Associato Capolei-Cavalli, Arch. Raffaella Massacesi, vincitore del concorso internazionale di idee, bandito nel 2004 dalla società Nausicaa spa, per la riqualificazione del waterfront

portuale.

Il progetto, di riqualificazione dell'intero "Waterfront" del Porto di Napoli (area compresa tra la Darsena Acton e l'Immacolatella Vecchia), è stato concepito come un progetto unitario che, oltre a prevedere la riqualificazione e miglioramento delle infrastrutture esistenti, la valorizzazione architettonica dei luoghi e il potenziamento dell'efficienza trasportistica di quest'ambito portuale, assume 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, modificando in maniera sostanziale la situazione attuale in cui, le aree destinate alle attività portuali, si frappongono tra il mare e la città creando una barriera fisica oltre che visiva.

L'elaborazione dell'intero progetto è stato, successivamente alla prima elaborazione definitiva, suddiviso in tre stralci funzionali di progetto (gli stralci non contemplano il progetto del Beverello elaborato a parte) come di seguito riportati:

- Stralcio I: recupero dell'edificio ex Magazzini Generali. € 20.000.000;
- Stralcio II e III: Strip commerciale – viabilità e parcheggi. € 74.000.000;
- Stralcio IV: ex Magazzini Generali – Nuova volumetria, parcheggi e sistemazione definitiva del piazzale Angioino. € 37.000.000.

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

Pertanto, nel corso dell'attività di redazione dei vari livelli progettuali, (esecutiva per il Terminal Beverello e definitiva per l'edificio ex MM.GG.), in corso e da avviare, l'AdSP ha posto, l'esigenza di approfondire gli aspetti riguardanti la sostenibilità e conformità dell'intero progetto rispetto dell'insieme di vincoli di cui occorre tener conto ai fini della reale ed effettiva cantierabilità degli interventi in essi previsti.

Si riportano brevemente le principali opere previste e lo stato di attuazione dei vari stralci per la realizzazione delle opere sopra richiamate.

Nuovo Terminal passeggeri alla Calata Beverello

Nel merito del progetto, si prevede la riqualificazione delle infrastrutture esistenti, ed il potenziamento dell'efficienza trasportistica. La superficie complessiva interessata dal progetto è di circa 14.000 mq. Le scelte adottate per la redazione del progetto hanno perseguito lo scopo, da una parte, del miglioramento dei flussi di traffico e dei

servizi a terra per i passeggeri in transito, dall'altra, coniugare le necessità funzionali con quelle pubbliche (attività portuali Ro-Pax, Parcheggi, viabilità, attività pubbliche e commerciali), anche in connessione con le opere che costituiscono l'asse pedonale Stazione Metro Piazza Municipio/Piazzale Angioino, oggi in fase di completamento a cura di Metropolitana di Napoli SpA. Le principali opere previste in progetto possono sintetizzarsi come segue:

- demolizione delle biglietterie e dei locali di ristoro esistenti;
- realizzazione di un nuovo Terminal passeggeri (accoglienza imbarco-sbarco, biglietterie, sosta, ristoro, servizi, informazione, etc.);
- razionalizzazione dei flussi di traffico carrabile e pedonale in partenza ed in arrivo e delle aree di sosta;
- realizzazione di una nuova struttura per la ricollocazione delle attività di bar-ristoro demolite;
- realizzazione di un'area dedicata ai taxi e alla sosta breve delle auto private e dei bus;
- creazione di un nuovo percorso, in continuità con il p.le Angioino, che utilizza la copertura delle nuove strutture del Terminal quale passeggiata pubblica pedonale.

Il Progetto definitivo, già redatto dal R.T.P. per un importo complessivo dell'investimento, da Q.E., pari ad € 18.030.000,00 (per i soli lavori € 12.604.313,45), è stato approvato dall'AdSP con delibera n. 229 del 05.09.2017e, successivamente, ha acquisito tutti i pareri, autorizzazioni e nulla osta previsti per legge in sede di Conferenza dei Servizi che si è conclusa positivamente nella seduta del 29.05.2017. Inoltre, il progetto del nuovo Terminal era stato già sottoposto alle verifiche e valutazioni di merito previste dalle normative vigenti, in uno con il progetto di "Adeguamento Tecnico Funzionale del molo Beverello" (realizzazione di nuovi pontili per l'ormeggio degli aliscafi), acquisendo "l'avviso favorevole" reso dal C.S.LL.PP. – Terza Sezione ed il parere del Ministero dell'Ambiente n. 1088 CTVA del 26.11.2012 di non assoggettabilità a V.I.A. (ex art. 20 del D.Lgs 152/06).

Il Progetto esecutivo, redatto dal medesimo R.T.P., in ottemperanza alle prescrizioni scaturite in sede di Conferenza dei Servizi, ha apportato le seguenti principali variazioni alla progettazione definitiva:

- risagomatura del profilo del fabbricato, abbassandone l'altezza, secondo le indicazioni formulate dalla Soprintendenza per i Beni Culturali e per il Paesaggio;
- eliminazione della struttura ipogea (passage) di collegamento con il realizzando sottopasso pedonale della Metropolitana;
- realizzazione del terminal provvisorio (strutture prefabbricate attrezzate per

biglietteria e attività connesse) necessario per garantire la funzionalità del Molo, ovvero dell'attracco degli aliscafi, anche durante i lavori.

I lavori di importo pari a circa € 16.600.000,00 saranno finanziati in parte con fondi propri dell'AdSP.

Ad oggi, dopo l'acquisizione del parere con prescrizioni del CTA, è in corso l'attività di validazione e approvazione del progetto esecutivo per il successivo ed immediato avvio della gara di affidamento dei lavori che, presumibilmente, dovrebbero iniziare entro ottobre 2018 e concludersi entro la fine del 2019.

Recupero e ampliamento dell'edificio ex Magazzini generali alla Calata Piliero

Il progetto preliminare già redatto dal R.T.P., prevede il recupero e la valorizzazione dell'edificio esistente nell'ambito del più ampio progetto di riqualificazione dell'area del Molo Piliero nonché la realizzazione di un ampliamento dell'edificio (raddoppio). Le scelte progettuali, per il recupero delle volumetrie esistenti, sono finalizzate al riuso dell'edificio attraverso la risistemazione e rifunzionalizzazione degli spazi interni per accogliere attività museali ed ad esse connesse, coniugando le necessità funzionali proprie dell'area, (attraverso il riassetto e/o delocalizzazione delle attività portuali presenti nell'area), con quelle pubbliche e di fruibilità urbana.

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

Il progetto preliminare di ampliamento dell'edificio ex MM.GG., basato sul progetto originario (mai completato) dell'arch. Canino, ed in uno con il suo recupero, prevede la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica (pari al raddoppio dell'edificio esistente), affiancato e connesso a quello esistente che ospiterà, (sono in corso le dovute verifiche di fattibilità con l'Università Parthenope) strutture di alta formazione e laboratori tecnologici specializzati sull'economia del mare. Il progetto prevede anche sistemazioni esterne ed aree di sosta nonché la sistemazione definitiva del piazzale Angioino.

Ad oggi sono in corso le attività propedeutiche per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva.

Strip commerciale – viabilità e parcheggi - Il progetto prevede la costruzione di un nuovo spazio commerciale al di sotto della quota stradale, per tutta la lunghezza del Molo Piliero (circa 350 metri), a ridosso del limite con via Cristoforo Colombo, per una larghezza di circa 60 metri.

Il complesso sarà formato da due livelli, di cui quello superiore, a quota -0.70, destinato ad attività commerciali, articolate attorno ad uno spazio pedonale a cielo aperto (la cosiddetta "strip commerciale", che formalizza l'idea di "filtering line"

formulata in sede di concorso di progettazione, mentre il livello inferiore, a quota - 4.50, sarà principalmente adibito a parcheggio auto. L'intervento sarà completato dalla sistemazione della viabilità interna all'area portuale, posta tra la strip e l'edificio Canino. Rispetto a quest'ultimo, nel presente stralcio saranno realizzati i collegamenti aerei dalla strip, consistenti in una passerella pedonale che si attesta su uno degli "alberi" in carpenteria metallica che spiccano dallo spazio a cielo aperto.

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

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

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

Nel merito il progetto prevede:

1. La realizzazione di un nuovo sistema di viabilità basato sull'asse centrale (via Marina Grande o Porta di Massa) con due corsie di 8,00 m per ogni senso di marcia e dei relativi smistamenti in modo da convogliare senza intralci la mobilità dei mezzi di trasporto e delle auto verso le banchine della Calata (per l'imbarco e lo sbarco per e dalle isole) e le relative aree di sosta temporanea, nonché dei trailer verso le due aree di parcheggio dedicate. La nuova viabilità si innesta verso oriente con l'attuale viabilità verso le altre parti esterne alla dogana portuale e verso occidente con la nuova viabilità prevista dalla riqualificazione della Calata Piliero dal progetto del Waterfront.
2. La realizzazione di due aree di parcheggio destinate ai mezzi di trasporto delle compagnie di navigazione (P1 e P2), vicine alla banchina in modo da facilitare la mobilità per l'imbarco e lo sbarco e racchiuse da una cortina in modo da garantire la sicurezza ed un minore impatto visivo sull'area;
3. La demolizione di fabbricati esistenti in parte in disuso o di nessun pregio, oltre ad una porzione del fabbricato indicato con il n. 74, per complessivi 93.100 mc circa, al fine di liberare aree per la riqualificazione complessiva dell'area;
4. La realizzazione di 8 nuovi edifici a parità di volume (93.100 mc), su un'area di sedime minore di quella delle demolizioni, da destinare alle funzioni previste (sedi delle compagnie di navigazione, delle associazioni di categoria, degli uffici pubblici portuali, degli esercizi commerciali dedicati e per la ristorazione, agenzie

turistiche) in modo da concentrare in quest'area i servizi terziari per il turismo di cabotaggio;

5. La realizzazione di aree di parcheggio per la sosta delle auto, a raso e di parcheggi interrati 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.

A completamento della sistemazione della calata Beverello, per rendere più sicuro ed efficiente l'ormeggio dei mezzi veloci di collegamento con le isole del golfo, è prevista la:

- Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri alla calata Beverello. € 5.000.000,00, In corso la progettazione definitiva;

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

- Ampliamento della banchina della calata Piliero € 10.000.000,00

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

- Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane. € 11.500.000,00

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

- Lavori di realizzazione di una nuova barca-porta a servizio del bacino in muratura n. 1 (atto sottomissione n. 125 rep. 4306 del 29/07/2004).
€ 2.800.000,00
- Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini. € 15.900.000,00

- Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine. € 12.000.000,00
- Pontile e scalo d'alaggio calata Marinella nella darsena A. Diaz. € 15.000.000,00

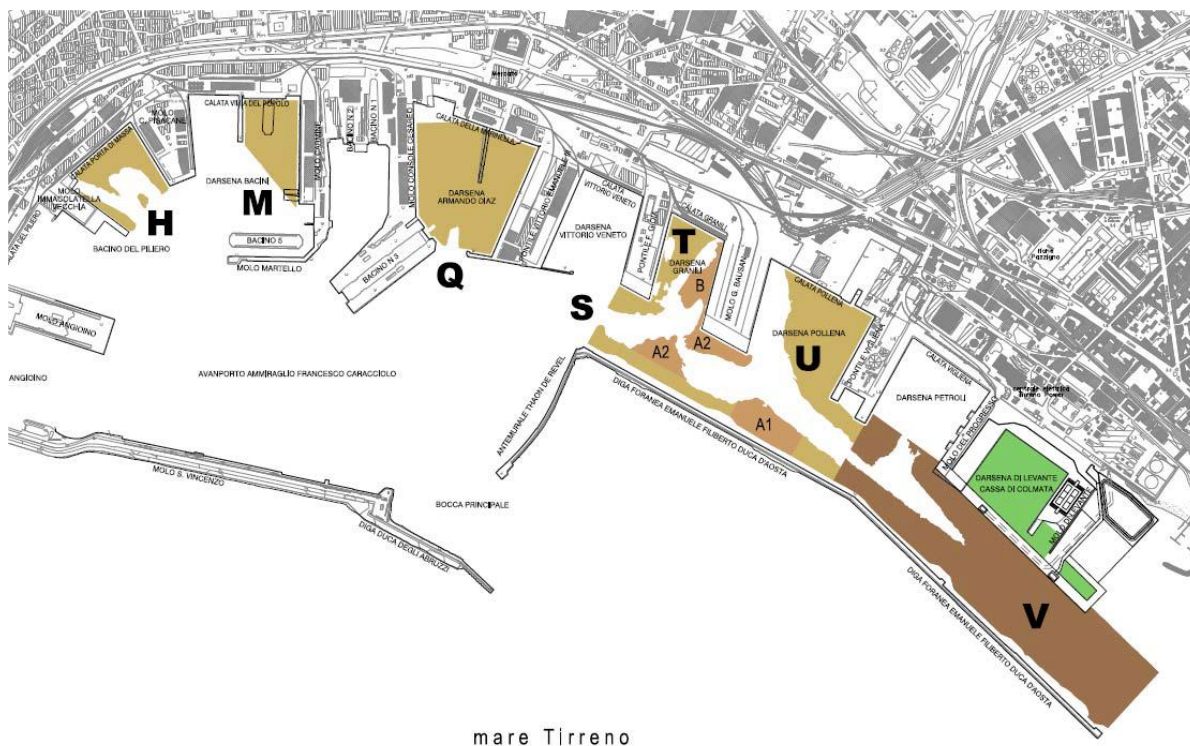
Nell'ambito "Area orientale" è prevista la realizzazione del:

- Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata (vasca 2) sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali ed il loro refluito in vasca. € 15.000.000,00

8.1.3. Gli escavi e le casse di colmata.

Il progetto di "Escavo dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante - 1° lotto" è in corso di esecuzione. Allo stato i lavori risultano parzialmente sospesi per integrazione delle attività di monitoraggio ante operam e riprenderanno entro la metà del mese di luglio 2018; il progetto prevede il dragaggio in alcune aree (A1, A2, B, H, M, Q, U, S, T e V) per un volume complessivo di di circa 1.300.000 mc. Nella seguente tabella e figura sono indicate le profondità di scavo, le aree di intervento e le rispettive volumetrie.

PORTO DI NAPOLI - AREE INTERESSATE DAL DRAGAGGIO FUNZIONALE			
Area	Prof. dragaggio (m)	Superficie (m ²)	Volume (m ³)
A1	14,50	21.571	38.687
A2	14,50	23.701	20.854
B	14,00	12.117	10.471
H	12,00	33.007	49.797
M	12,00	41.230	65.616
Q	10,00	117.049	358.436
U	14,50	55.821	73.788
S	12,50	19.816	31.819
T	14,00	68.743	200.705
U	16,50	260.137	456.653
	Totale	653.192	1.306.736



Porto di Napoli - Aree di dragaggio e aree di deposito

Il contratto per l'esecuzione dei lavori è stato stipulato in data 11.12.2017 e la consegna è avvenuta ad ottobre 2017.

Per le ulteriori necessità di escavo, che prevedano un approfondimento dei fondali, compatibilmente con la quota di imbasamento delle banchine, o le attività di livellamento dei fondali, le indagini e le analisi e lo stesso "Progetto preliminare di bonifica dell'area marina portuale interna alla diga foranea e della fascia costiera a sud di essa all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Napoli orientale", redatto da ICRAM nel 2006, vanno riconsiderati alla luce dei seguenti elementi:

- l'emanazione di nuove norme sia sui criteri di caratterizzazione dei sedimenti dei fondali portuali sia sulle caratteristiche di conterminazione delle casse di colmata;
- la possibilità di riutilizzo a seguito di specifici trattamenti dei sedimenti all'origine inquinati ovvero della bonifica in loco;
- la specificazione fatta dal MATTM, con una recente nota secondo cui solo parte dello specchio acqueo portuale è parte del SIN di Napoli Orientale.

Al fine di mantenere in efficienza l'infrastruttura portuale garantendo un'ottimale fruizione degli accosti, l'escavo dei fondali del porto di Napoli rappresenta una esigenza prioritaria, congiuntamente alla bonifica del porto.

Le due tipologie di intervento sui fondali, non differiscono soltanto per le motivazioni

che le inducono, bensì anche rispetto alle priorità d'intervento e alle modalità di smaltimento. Le priorità d'intervento sono dettate dall'esigenza di consentire per alcuni settori merceologici l'ingresso in porto di navi di maggior pescaggio. Andrà pertanto approfondito il canale di ingresso in porto e le darsene interessate da tali traffici.

Va inoltre considerata la necessità di supportare lo smaltimento anche dei sedimenti di Bagnoli, e quindi il Porto di Napoli deve predisporre una soluzione adeguata per ospitare anche i residui della bonifica dei fondali di Bagnoli.

Pertanto, per ogni caso, va valutata una rosa di soluzioni fattibili sotto il profilo tecnico, ma da verificare dal punto di vista delle convenienze ambientali, economiche e sociali.

Le soluzioni possibili sono: lo smaltimento a discarica autorizzata, il conferimento in una cassa di colmata situata presso un altro porto, il conferimento in una cassa di colmata situata nel Porto di Napoli, che sicuramente appare la soluzione più economica sia dal punto di vista dei costi sia della tutela ambientale.

Lo sviluppo del porto a Levante costituisce non solo l'attività per promuovere il futuro commerciale del porto ma anche per procedere ad escavi e bonifiche.

8.1.4. Il potenziamento ed adeguamento della rete stradale e ferroviaria.

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

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

In sintesi il primo lotto consisteva:

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

favore di sicurezza, garantisce l'autonoma accessibilità al terminale, non prevedendo alcuna interferenza con la movimentazione ferroviaria);

Il secondo lotto funzionale mirava al potenziamento del sistema ferroviario in modo tale da assolvere al citato decreto VIA del MATTM.

Erano previsti i seguenti interventi:

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

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

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

A tal fine era previsto:

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

corrispondenza dell'attuale terminal Conateco.

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

A tal fine era previsto:

- un tunnel a doppio fornice, a due corsie per senso di marcia. All'esterno il tunnel è raccordato direttamente all'autostrada all'altezza di via Galileo Ferraris.

All'interno del porto il tunnel risale all'altezza del varco S. Erasmo, ed è inoltre raccordato, mediante rampe dedicate alla rotatoria del Bausan;

- al fine di ottimizzare il raccordo con l'area di levante e limitare al minimo le interferenze, stanti gli alti volumi di traffico smaltiti, si prevedeva infine la realizzazione di un viadotto (parallelo a via Reggia di Portici) che supera il binario ferroviario di raccordo esterno e si immette quindi nell'anello della rotatoria nello spazio compreso tra le trincee di connessione al tunnel.

Il progetto dei lavori di "Riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni" è uno dei nove interventi del Grande progetto "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli" finanziato con fondi POR- FESR

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

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

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

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

linea Napoli-Salerno.

In questa fase, quindi, è stato ritenuto opportuno soprassedere alla realizzazione del binario di collegamento del fascio esistente con il terminal di levante il cui importo incide in minima parte (minore del 5%) sull'importo complessivo dell'appalto, nelle more di una più approfondita verifica della fattibilità tecnica ed economica della prospettata soluzione di collegamento a levante, trasferendo l'importo per la sua realizzazione tra le somme a disposizione del quadro economico del progetto esecutivo. Tale variazione lascia immutate le categorie dei lavori dell'appalto (OG3). La relativa economia consente di migliorare il collegamento stradale con la previsione di una doppia corsia per senso di marcia. Inoltre, la nuova soluzione evita lo spostamento del fascio tubiero di collegamento tra darsena petroli e i depositi costieri di Napoli Orientale, nonché la demolizione di alcuni immobili demaniali.

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

Contratto di appalto n. 8219 di Rep. la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori sono stati affidati all'A.T.I. C.F.G. srl (capogruppo) – 4 IT Constructions Consorzio Stabile (mandataria).

Attualmente è in corso la progettazione esecutiva, per la quale è previsto un tempo utile di 60 gg.

8.1.5. Il potenziamento delle opere di difesa foranea.

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

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

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

L'intervento di prolungamento della Diga avverrà nello specchio acqueo demaniale antistante il canale di accesso di levante del porto, iniziando dall'estremità della diga esistente.

I lavori prevedono la realizzazione di un primo tratto di 100 ml, finanziato nell'ambito del Grande progetto: Sistema portuale integrato di Napoli nella programmazione 2014-2020 ed un successivo prolungamento per un'estensione di totale di circa 250,00 m, con orientamento Nord - Est, imbasato su fondali di - 20,00 m s.l.m.m.

Tale opera sarà costituita da cassoni cellulari in calcestruzzo armato, imbasati su idoneo scanno di imbasamento, sormontati da una sovrastruttura, composta dal massiccio di sovraccarico e dal muro paraonde.

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

Volendo garantire la stabilità richiesta, per la realizzazione della testata è stata scelta la soluzione che prevede la tenuta del tronco di cono del risvolto con 2 cassoni, situati trasversalmente alla sezione corrente.

Tale soluzione è conseguenza degli esiti dello *Studio sulla operatività del terminal contenitori*.

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

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

Attualmente sono in corso le procedure di gara per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva del prolungamento della diga foranea, nonché per le attività di direzione dei lavori.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

diporto:

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

Per il porto di Mergellina – “porto sussidiario” del porto commerciale di Napoli (Regio Decreto n. 357 del 17.03.1941) – l’indispensabile riqualificazione deve tendere non solo alla razionalizzazione degli spazi e delle funzioni, bensì anche alla messa in sicurezza dello specchio acqueo mediante adeguamento delle opere di difesa (traversia di levante-scirocco), alla realizzazione dei necessari servizi a terra, in connessione con la riqualificazione della spiaggia e con la revisione del sistema della mobilità e degli accessi, assicurando la necessaria dotazione di aree di sosta. In questa ottica sarà opportuno valutare, nell’ambito di un progetto unitario di elevata qualità paesaggistica, la possibilità di un ampliamento dell’infrastruttura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.2. Il porto di Salerno

8.2.1. Interventi infrastrutturali già finanziati e avviati

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

Le opere relative al lotto I sono state ultimate e, ad ottobre 2017, collaudate.

Le opere relative al lotto II, iniziate a settembre 2013, hanno subito un rallentamento dovuto a questioni giudiziarie. In data 03/06/2015 la Procura della Repubblica di

Salerno ha disposto il sequestro probatorio del cantiere per l'esecuzione di accertamenti tecnici non ripetibili. In data 20/07/2015 vi è stata una ripresa parziale dei lavori limitata alla sola messa in sicurezza dei lavori già realizzati. La restituzione del cantiere è avvenuta in data 10/02/2016 ma in data 12/02/2016 il cantiere è stato sottoposto nuovamente a sequestro preventivo, poi, revocato in data 17/06/2016 dal GIP che ha prescritto l'esecuzione di monitoraggi aggiuntivi nell'interno delle gallerie sotto la supervisione del Provveditorato alle OO.PP. della Campania (a tal fine l'Ente a novembre 2016 ha stipulato apposita convenzione con il Provveditorato).

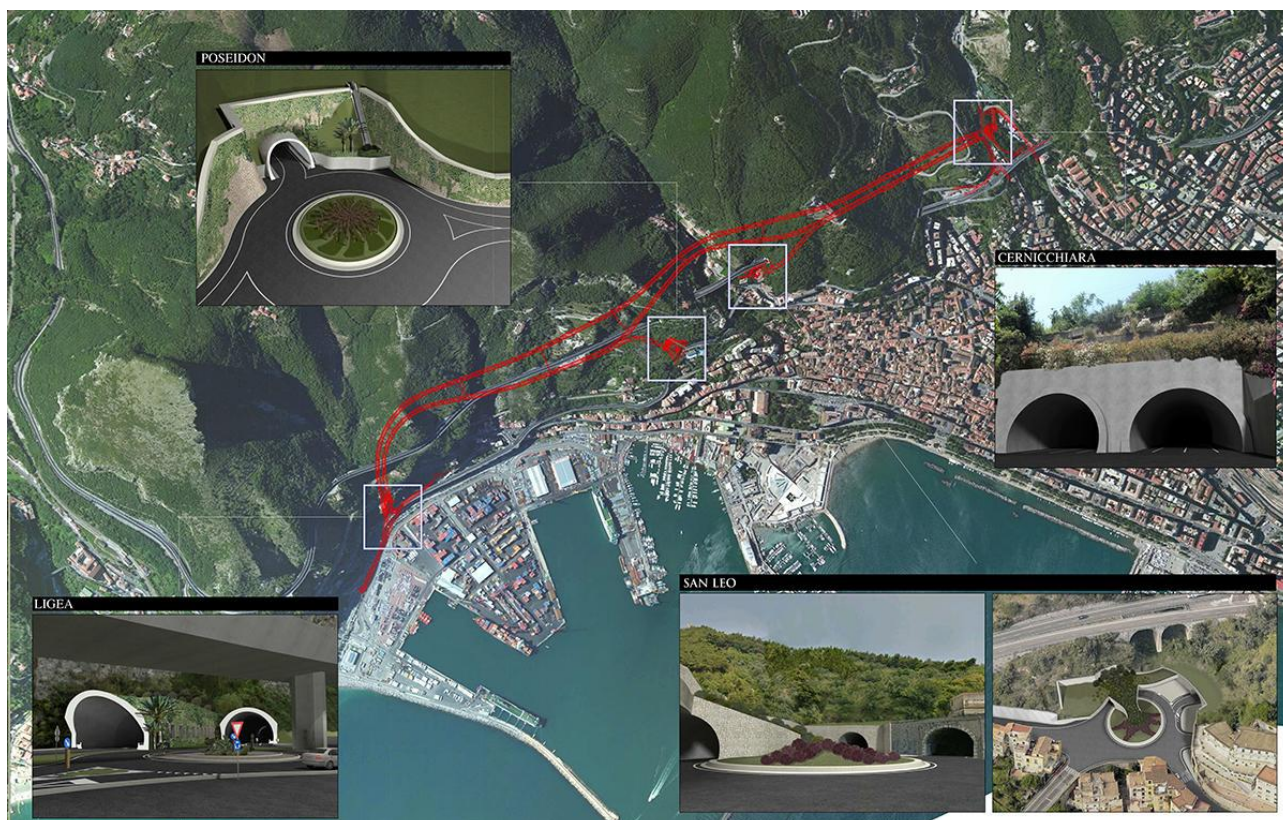
Con Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico dall'08/06/2017 l'ATI appaltatrice è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi del decreto legge 347/2003, convertito con modificazioni dalla legge 39/2004, ed è stato nominato il Commissario Straordinario.

In data 22/01/2018 il MISE ha autorizzato il Commissario Straordinario ad avviare la procedura per la vendita del Ramo di Azienda Province campane ed in ragione dell'estrema urgenza a sottoscrivere un contratto di affitto limitatamente all'appalto Salerno Porta Ovest. Tale affitto di Ramo di Azienda è stato approvato con Delibera del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale n.180 dell'11/06/2018.

Alla data del 31/05/2018 risultano scavati m 2.956 di galleria (circa il 60% del totale previsto in progetto di m 4.950) ed emessi n.16 SAL, per un importo complessivo (compresa progettazione esecutiva blocco A) di € 45.618.690,57 (circa il 39% dell'importo contrattuale di € 115.917.428,54).

La spesa complessiva prevista per l'intervento Salerno Porta Ovest I stralcio – lotti I e II è di 149,1 milioni di euro: 146,6 M€ di fondi PON Reti e Mobilità e 2,5 M€ assegnati con la L.443/2001.

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



Tracciato in galleria del collegamento stradale Porta Ovest

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

L'intervento comprende:

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

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

Consolidamento delle banchine. L'opera di consolidamento ed adeguamento funzionale del molo Trapezio Levante e Testata (€ 31,9 milioni) e della banchina Ligea Il stralcio (con una previsione di spesa di ulteriori 8 milioni finanziato con i fondi della legge n. 84/94 art. 18 bis), per complessivi 39,9 milioni di euro è stata completata e collaudata.

Allargamento dell'imboccatura portuale. Tale allargamento verrà realizzato mediante il salpamento della testata del molo di sottoflutto per una lunghezza di m 100 ed il prolungamento del molo di sopraflutto per una lunghezza di m 200. Esso consentirà l'ingresso, nel bacino portuale, alle navi da crociera ed alle navi commerciali di maggiori dimensioni.

Nel corso del 2015 l'appalto di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori, previa acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta, era stato aggiudicato

all'ATI ACMAR S.c.p.a. – Kostruttiva Soc. Coop. per Azioni (già COVECO COOP. S.p.A.). Con Delibera Presidenziale n. 13 del 22/01/2016, l'Autorità Portuale di Salerno ha approvato il progetto definitivo redatto dall'ATI appaltatrice e, in data 29/01/2016, è stato stipulato il contratto di appalto (durata contrattuale della progettazione esecutiva 30 giorni, durata contrattuale dei lavori 330 giorni).

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

A causa del tempo trascorso dalla data dell'offerta (luglio 2014), il sito indicato in sede di offerta per la fabbricazione dei cassoni (bacino di carenaggio nel Porto di Messina) non è più disponibile, e pertanto l'ATI appaltatrice ha individuato dei siti alternativi e sta studiando le possibili soluzioni tecniche costruttive.

Dopo la redazione del progetto esecutivo da parte dell'ATI appaltatrice e l'acquisizione di tutti i pareri, si procederà all'approvazione del progetto esecutivo da parte della Stazione Appaltante ed alla consegna dei lavori.

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

Approfondimento dei fondali. I lavori di dragaggio dei fondali delle darsene, del bacino di evoluzione e del canale di ingresso del Porto Commerciale di Salerno sono finalizzati a consentire l'ingresso e la manovra, in condizioni di sicurezza, a navi commerciali di nuova generazione che richiedono pescaggi fino a 14 m (caratterizzate da un minor impatto con l'ambiente per i più ridotti consumi di carburante ed il minor tenore di emissioni di agenti inquinanti). Navi queste di ultima generazione destinate al traffico passeggeri (crociere) o al traffico di merci unitizzate (containers / ro-ro/ general cargo).

Nel 2015 è stata eseguita la caratterizzazione chimica, fisica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti da dragare dei fondali del Porto e del canale di ingresso, validata dall'ARPAC a marzo 2016.

A luglio 2017 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha trasmesso il Decreto di esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto di gestione dei sedimenti dragati, subordinando l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali ai sensi dell'art.109 comma 2 del D.Lgs.152/2006 all'esito positivo degli adempimenti previsti dalla prescrizione n.2 del suddetto Decreto, finalizzati a verificare la compatibilità dell'area individuata alla potenziale immersione dei sedimenti dragati.

Dopo l'acquisizione della Relazione sulle attività svolte, redatta da ARPAC, l'Ente potrà procedere al completamento dell'iter autorizzativo all'immersione in mare dei

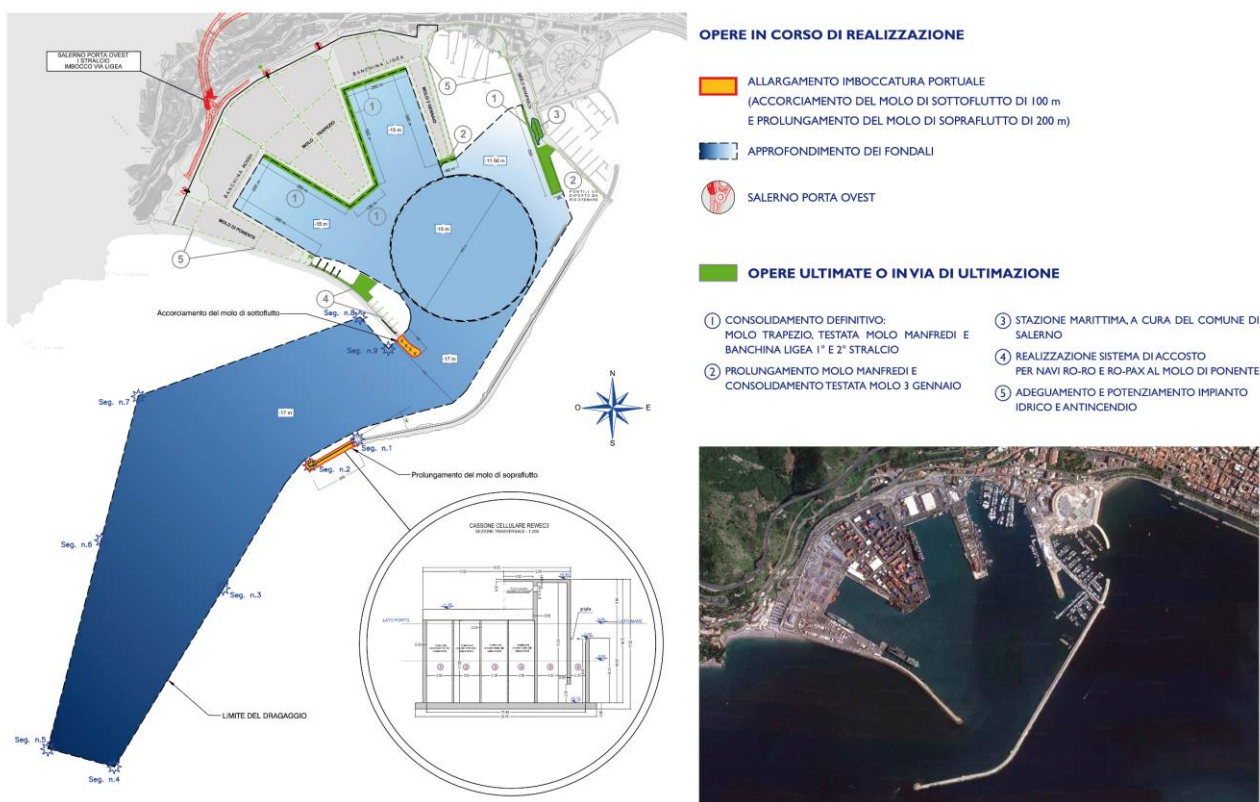
materiali dragati.

Completata l'acquisizione dei pareri ambientali, occorrerà acquisire il parere di competenza del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato di Napoli e procedere alla redazione del progetto esecutivo

A giugno 2018 è stata aggiudicata la gara per l'affidamento del rilievo batimetrico aggiornato delle darsene e del canale d'ingresso del Porto di Salerno propedeutico alla progettazione esecutiva.

Dopo l'approvazione del progetto esecutivo da parte della Stazione Appaltante (previa verifica da parte dell'organismo accreditato e validazione del RUP) si procederà all'indizione della gara per l'affidamento dei lavori.

Il quadro economico dell'intero intervento prevede un costo di: 18,1 M€ fondi POR FESR Regione Campania + 20 M€ fondi FSC (assegnati all'Ente con Delibera CIPE n. 98 del 22/12/2017, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n.132 del 09/06/2018).



- **Lavori urgenti di risagomatura dei fondali del Porto Commerciale di Salerno**
Nelle more della realizzazione dell'intervento di dragaggio, su richiesta degli operatori portuali l'Ente ha attivato le procedure per la realizzazione di un intervento urgente di risagomatura dei fondali con spostamento dei sedimenti accumulati nell'ambito portuale.
I lavori, aggiudicati con Delibera del Commissario Straordinario n. 70 del

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

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

L'opera, i cui lavori sono già in corso, consiste nella realizzazione degli impianti idropotabile e antincendio, costituiti da due reti distinte, serventi tutta l'area del Porto commerciale, compreso il molo Manfredi.

Il Quadro economico di Perizia di Variante n.2, approvato con Delibera Commissariale n. 67 del 15.11.2017, ammonta ad € 5.800.000,00 di cui € 4.111.287,21 finanziati (L.84/94 art. 6, L.296/2006 art.1 c.994, L.413/98), € 1.688.712,79 impegnati su fondi dell'Ente. I lavori hanno avuto inizio in data 20.02.2013. Si prevede che gli stessi verranno ultimati entro fine 2018.

- **Implementazione delle infrastrutture di security**

La spesa totale dell'intervento prevista è di € 4.518.360. L'intervento prevede l'implementazione delle infrastrutture di "port security" attraverso l'esecuzione di opere civili, l'installazione di impianti tecnologici finalizzati al controllo degli accessi di persone e veicoli ai varchi portuali, di un impianto TVCC del compendio portuale e la realizzazione della Centrale Operativa di Security.

Il completamento dei lavori è previsto nel 2019.

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

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

L'uso intensivo delle strade e dei piazzali portuali rende necessari gli interventi tesi a ripristinare la piena funzionalità dei medesimi con il rifacimento della pavimentazione.

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

All'attualità risulta redatto il progetto esecutivo. L'appalto per l'esecuzione dei lavori (tempo contrattuale 2 mesi) è stato aggiudicato con Delibera del Presidente

dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale n.171 del 06/06/2018.

La copertura finanziaria dell’intervento (€ 315.000,00) è assicurata con fondi L. 296/2006 c. 983.

- **Prolungamento scogliera S. Teresa**

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

Con Delibera del Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, n. 179 del 11/06/2018, è stato approvato il progetto esecutivo dei *Lavori di realizzazione della nuova scogliera a protezione dello specchio acqueo di S. Teresa.*

La copertura finanziaria dell’intervento (€ 1.830.000) è assicurata dai fondi L.413/98. Sono in via di predisposizione gli atti di gara per l’individuazione del soggetto che dovrà realizzare l’opera.

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

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

Quest’ultimo intervento è quello cui è associato il miglior rapporto costo/beneficio.

Con Delibera del Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, n. 193 del 25/06/2018, è stato approvato il progetto esecutivo dei *Lavori per il miglioramento delle condizioni di agitazione ondosa all’interno del bacino del Porto Masuccio Salernitano: realizzazione di un pennello radicato all’interno del molo sopraflutto.*

Il costo dell’intervento, da realizzarsi con fondi L. 296/2006 c. 983, è stimato in € 870.000.

Sono in via di predisposizione gli atti di gara per l’individuazione del soggetto che dovrà realizzare l’opera.

- **Briccole Molo di Ponente - posto d’ormeggio. n.25**

L'intervento prevede la realizzazione della quinta briccola, da interporre tra l'ultima esistente e la banchina su pali, e la riparazione della briccola numero due, danneggiata dall'impatto con il naviglio.

È stato redatto il progetto esecutivo (tempo contrattuale di esecuzione dei lavori 71 giorni) e sono stati acquisiti i pareri.

Il costo dell'intervento è stimato in € 765.000 da realizzarsi con fondi L. 296/2006 c. 983.

• **Molo Manfredi - Lavori di consolidamento strutturale dell'immobile di pertinenza demaniale marittima denominato "ex CASA DEL PORTUALE".**

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

Con Delibera del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, n. 116 del 20/04/2018, è stato approvato il progetto esecutivo dei Lavori di consolidamento strutturale dell'immobile di pertinenza demaniale marittima denominato "ex CASA DEL PORTUALE".

All'attualità è in corso la procedura di gara per l'individuazione del soggetto che realizzerà i lavori (procedura negoziata mediante R.d.O. sul M.E.P.A.).

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

8.2.3. Interventi da avviare ex novo per i quali non è stata ancora acquisita la progettazione

• **Lavori di rifacimento delle pavimentazioni bituminose dei cigli Banchina del Molo Trapezio e Banchina Ligea**

La pavimentazione bituminosa dei cigli banchina del Molo Trapezio e della Banchina Ligea presentano ampie zone di dissesto, caratterizzate da alterazioni della regolarità della pavimentazione, unite a fenomeni di fessurazione e di disgregazione della miscela bituminosa.

Con convenzione del 30/04/2018 - stipulata tra AdSP MTC e alcune imprese portuali - finalizzata alla realizzazione di opera pubblica con l'acquisizione della progettazione esecutiva, da parte di soggetto privato ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 D.Lgs. n. 50/2016, è stata avviata la progettazione esecutiva.

L'intervento prevedrà la rimozione degli strati ammalorati in conglomerato bituminoso, la sistemazione del sottofondo in modo da ripristinare le pendenze per

assicurare il corretto deflusso delle acque piovane, la posa in opera di uno strato di misto cementato e la realizzazione di una pavimentazione bituminosa specifica per le aree portuali costituita da uno strato di collegamento (binder) e manto di usura (tappetino) in conglomerato bituminoso basaltico, il ripristino della segnaletica.

La copertura finanziaria dell'intervento (€ 1.500.000) è assicurata dai fondi L. 296/2006 c. 983.

- **Fabbricato servizi**

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

L'Ente coprirà le spese di realizzazione dell'intervento (€ 6.020.800) con fondi L.413/98 e L. 84/94 art. 18 bis e, per la restante parte, pari ad € 4.000.000,00 con fondi da reperire (ex L.166/2002).

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

All'attualità si dispone del progetto definitivo.

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

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

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

La copertura finanziaria dell'intervento (€ 150.000,00) è assicurata dai fondi L.

296/2006 c. 983.

- **Realizzazione/fornitura di un ponte per imbarco e sbarco passeggeri dalla Stazione Marittima**

Realizzata la Stazione Marittima progettata dall'architetto Zaha Hadid, occorre renderla pienamente fruibile dai crocieristi. A tal fine occorre dotare il Molo Manfredi di un finger, di un ponte mobile di collegamento tra il ponte delle navi da crociera e la stazione marittima. La spesa prevista è di 1 milione di euro.

- **Realizzazione bitte di ormeggio Molo Manfredi**

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

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

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

L'intervento consiste nell'eseguire i lavori di adeguamento della banchina di riva, mediante la costruzione di una struttura parzialmente riflettente, mediante la demolizione e la ricostruzione in cemento armato della parte superiore della banchina, per tutto lo sviluppo della banchina di riva (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 ondosso impattante sulla banchina stessa. L'intervento prevede 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.

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

Con Determina n.27 del 28/02/2018 è stato affidato il rilievo subacqueo e topografico delle banchine che non sono state interessate dai lavori di adeguamento funzionale e 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. La spesa prevista, di € 1.500.000, è finanziata con i fondi L.296/06 c. 983.

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

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

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

All'esterno della circoscrizione dell'AP sono presenti:

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

8.3. Allegati

Allegato 1 – Dotazione finanziaria Grande Progetto Logistica e porti - Sistema integrato di Napoli

Denominazione intervento	Fase 1 2007/2013	Fase 2 2014/2020
A1 - Realizzazione del completamento rete fognaria portuale	917.320,99	21.082.679,01
A2 - Collegamenti stradari e ferroviari interno all'ambito portuale per il terminal di levante	1.360.214,49	30.239.785,51
A3 - Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi	3.037.369,83	1.962.630,17
A4 - Rilevamento relitti e reperti archeologia navale	3.878,10	1.996.121,90
A5 - Allestimento spazi in area portuale da adibire a cantiere restauro	122.206,84	5.877.793,16
A6 - Messa in sicurezza darsena Marinella	106.143,67	11.893.856,33
A7 - Piano efficientamento energetico	2.711,45	9.997.288,55
A8 - Prolungamento Diga d'Aosta	16.836,00	19.983.164,00
A9 - Escavo dei fondali con deposito cassa di colmata darsena di levante	421.291,77	45.178.708,23
Totale	5.987.973,14	148.212.026,86

Allegato 3 - Elenco opere

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE - PORTI NAPOLI, SALERNO E CASTELLAMMARE				
PROPOSTA VARIAZIONE PIANO TRIENNALE 2018/2020 - ELENCO ANNUALE 2018 - ARTICOLAZIONE COPERTURA FINANZIARIA				
n	DESCRIZIONE INTERVENTI	Importo complessivo	Finanziamento	
			Importo	Fonte di finanziamento
ESERCIZIO FINANZIARIO 2018 - INTERVENTI FINANZIATI				
1	Porto di Napoli - Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e d'imbarco passeggeri alla calata Beverello	€ 4.800.000,00	€ 3.600.000,00	Fondo quota perequativa art. 18 bis 84/94 - D.L. n. 83/2012 convertito con L. 134/2012 – annualità 2013: D.I. n. 54 del 28.02.2014. Accordo procedimentale n. 8774 del 2.9.2014
			€ 1.200.000,00	Fondi AdSP 2018
2	Porto di Napoli - Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00	Legge n. 166/02 - D.InterM. 21.12.2015
3	Porto di Napoli - Lavori di realizzazione di una nuova barca-porta a servizio del bacino in muratura n. 1 (atto sottomissione n. 125 rep. 4306 del 29/07/2004)	€ 2.750.000,00	€ 2.750.000,00	Fondi AdSP 2018
4	Porto di Napoli - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - 2° lotto	€ 12.150.000,00	€ 7.500.000,00	Ministero infrastrutture: D.M. n. 3199 del 29.03.2006 - protocollo di intesa del 24.11.2006
			€ 4.650.000,00	Fondi AdSP 2018
16	Porto di Napoli - Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del Porto di Napoli - Terminal Passeggeri alla Calata Beverello	€ 17.900.000,00	€ 472.451,43	L.296/06 c.983. Cap. 7631 "Fondo perequativo" - Decreto n. 315 del 02/11/2017
			€ 7.235.197,35	L.296/06 c.983. Cap. 7631 "Fondo perequativo" - Decreto n. 241 del 5/12/ 2017
			€ 1.012.000,00	L.296/06 c.983. "Fondo perequativo" - Disimpegno da delibera n. 542/2013
			€ 3.855.712,46	Fondi AdSP 2014 dellb.85/2018 disimpegno dellb.180/2014

			€ 5.324.638,76	Fondi AdSP 2018
	LAVORI DI MANUTENZIONE			
	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLE STRADE INTERNE AI PORTI DI NAPOLI, CASTELLAMMARE E SALERNO (compreso segnaletica orizzontale, verticale, sottoservizi, impianti elettrici, recinzioni portuali ecc.)			
	Porto di Napoli - Rifacimento della pavimentazione, rimozione di vecchi binari, traversine e dell'intero pacchetto di fondazione stradale negli assi viari: Piazzale Pisacane - Immacolatella vecchia e asse centrale del molo Carmine			
	Porto di Salerno - Rifacimento viabilità/pavimentazioni portuali		€ 2.769.644,78	Fondi AdSP
	LAVORI DI MANUTENZIONE AGLI EDIFICI DI COMPETENZA (Opere edili, Impianti di climatizzazione, elettrico, ascensore etc.)	€ 3.699.896,30		
5	LAVORI DI MANUTENZIONE DEI FONDALI E DELLE BANCHINE PUBBLICHE (parabordi, coronamenti e bitte)		€ 491.548,00	L.296/06 c.983
	Lavori di manutenzione dei fondali portuali finalizzati al ripristino dei pescaggi nel porto di Napoli esterni all'Area SIN		€ 438.703,52	Fondi AdSP 2018
	Lavori di manutenzione dei fondali portuali finalizzati al ripristino dei pescaggi nel porto di Castellammare di Stabia			
	LAVORI DI MANUTENZIONE PER LA TENUTA IN ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI PUBBLICA ILLUMINAZIONE DELLE AREE PORTUALI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA ED EFFICIENTAMENTO ENERGETICO			
	Accantonamento per interventi di manutenzione imprevista ed imprevedibile, di urgenza e di somma urgenza.			
6	Porto di Salerno - Escavo Fondali porto commerciale	€ 12.099.636,05	€ 11.579.636,05	POR GP
			€ 520.000,00	POR AP
7	Porto di Salerno - Modifica imboccatura porto Masuccio Salernitano	€ 561.296,48	€ 561.296,48	Fondi AdSP 2018
8	Porto di Salerno - Adeguamento banchina di riva porto Masuccio Salernitano	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00	L.296/06 c.983
9	Porto di Salerno - Finger a servizio della Stazione Marittima di Salerno	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00	Fondi AdSP 2018
10	Porto di Salerno - Briccole p.o. n.25 (realizzazione briccola n.5 e riparazione briccola n.2)	€ 108.452,00	€ 108.452,00	L.296/06 c.983
11	Porto di Salerno - Intervento urgente ripristino tratto interdetto banchina Rossa - angolo Molo Ponente	€ 600.000,00	€ 600.000,00	L.296/06 c.983
	TOTALE LAVORI ELENCO ANNUALE 2018	€ 68.669.280,83	€ 68.669.280,83	
SERVIZI PER I PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA				
12	Servizi di ingegneria, indagini, ecc. e tassa per oneri istruttori, non previsti nei quadri economici dei progetti di opere pubbliche	€ 500.000,00	€ 500.000,00	Fondi AdSP 2018

13	Indagini ecotossicologiche, caratterizzazione e rilievi batimetrici dei fondali del porto di Napoli per ripermetrazione area SIN	€ 3.457.000,00	€ 3.457.000,00	Fondi Art.202 Dlgs 50/2016 decreto n. 95 del 08/03/2018
14	Indagini ecotossicologiche, caratterizzazione e rilievi batimetrici dei fondali del porto di Castellammare area SIR	€ 300.000,00	€ 300.000,00	Fondi AdSP 2018
TOTALE SERVIZI ELENCO ANNUALE 2018		€ 4.257.000,00	€ 4.257.000,00	
TOTALE INTERVENTI FINANZIATI ELENCO ANNUALE 2018		€ 72.926.280,83	€ 72.926.280,83	
ESERCIZIO FINANZIARIO 2018 Interventi in attesa dell'atto formale d'assegnazione finanziamenti				
15	Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata (vasca 2) sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali ed il loro refluento in vasca.	€ 17.726.595,14	€ 17.726.595,14	Decreto ammissibilità Autorità di gestione del PON "Reti e mobilità" n. 10999 del 30.12.2015
17	Porto di Salerno - Terminal traghetti per traffici Ro-pax	€ 8.000.000,00		
18	Porto di Salerno - Impianto idrico e antincendio porto commerciale	€ 600.000,00		
19	Porto di Salerno - Fabbricato servizi porto commerciale	€ 6.000.000,00	€ 4.000.000,00	ex L. 166/02
TOTALE		€ 32.326.595,14	€ 20.369.955,41	
ESERCIZIO FINANZIARIO 2019				
20	Porto di Napoli - Rimodulazione della rete della viabilità interna portuale	€ 14.000.000,00		
21	Porto di Napoli - Lavori di miglioramento statico della sede dell'Autorità Portuale	€ 3.600.000,00		
22	Porto di Napoli - Interventi di manutenzione ed adeguamento del sistema tecnologico di sicurezza del porto di Napoli	€ 2.000.000,00		
23	Porto di Napoli - Completamento del consolidamento e adeguamento della calata Villa del Popolo	€ 8.000.000,00		
24	Porto di Napoli - Completamento del consolidamento e ammodernamento del molo S. Vincenzo	€ 9.000.000,00		
25	Porto di Napoli - Lavori di recupero dell'edificio ex Cirio	€ 10.000.000,00		
26	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali volume esistente	€ 20.100.000,00		
27	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali nuove volumetrie	€ 37.300.000,00	€ 25.000.000,00	Università Parthenope Napoli
28	Porto di Napoli - Lavori di consolidamento delle banchine di levante e ponente al molo Angioino	€ 15.000.000,00		
29	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		

30	Porto di Napoli - Interventi di restauro e recupero funzionale delle volumetrie che costituiscono la cittadella militare alla radice del Molo San Vincenzo	€ 8.000.000,00		
31	Accantonamento per progettazione, indagini, ecc. e tassa per oneri istruttori	€ 2.000.000,00		
32	LAVORI DI MANUTENZIONE	€ 8.300.000,00		
34	Porto di Salerno - Realizzazione sede uffici Autorità Portuale (nuova collocazione Molo Manfredi D.G.C. 377 del 1/12/2014)	€ 7.500.000,00		
35	Porto di Salerno - Porto S. Teresa (banchina di riva _ Protocollo di Intesa con il Comune del 6/10/2011 _scogliere, banchinamenti interni, impianti)	€ 15.000.000,00		
36	Porto di Salerno - Prolungamento del Molo Manfredi (nuovo Piano Regolatore Portuale)	€ 11.200.000,00		
TOTALE INTERVENTI ELENCO ANNUALE 2019		€ 174.000.000,00	€ 25.000.000,00	
ESERCIZIO FINANZIARIO 2020				
37	Porto di Napoli - Escavo dei fondali per la riconfigurazione ed approfondimento del canale di accesso lato levante	€ 22.000.000,00		
38	Porto di Napoli - Rafforzamento e protezione con opera a gettata diga foranea "Duca d'Aosta".	€ 50.000.000,00		
39	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli Calata Piliero - Parcheggio interrato e strip commerciale	€ 74.100.000,00		
40	Rettifica ed ampliamento della Banchina Magazzini Generali-Marinella nel porto di Castellammare	€ 20.000.000,00		
41	Porto di Napoli - Pontile e scalo d'alaggio calata Marinella nella darsena A. Diaz.	€ 15.000.000,00		
42	Porto di Napoli - Realizzazione colmata testata molo Carmine, retrostante molo Martello, per riorganizzazione area cantieristica.	€ 30.000.000,00		
43	Porto di Napoli - Restauro e recupero funzionale del bacino di carenaggio borbonico alla radice del Molo San Vincenzo.	€ 10.000.000,00		
44	Accantonamento per progettazione, indagini, ecc. e tassa per oneri istruttori	€ 2.000.000,00		
45	LAVORI DI MANUTENZIONE	€ 8.300.000,00		
TOTALE INTERVENTI ELENCO ANNUALE 2020		€ 231.400.000,00		