Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale
Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Relazione Annuale 2018

Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia

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

PREMESSA 3

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI 4

1.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALL'OBIETTIVO INDIVIDUATO DALLA DIRETTIVA DEL MINISTRO DEL 31 MAGGIO 2017, N. 245. 4

1.1.1 IL SISTEMA INFORMATICO. 8

1.2 COMPILAZIONE DELLA TABELLA ALLEGATA RELATIVA AL PERSONALE SIA COME EX AUTORITÀ PORTUALE, SIA COME NUOVA AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE. 9

1.3 EVENTUALI COSTITUZIONI DI O PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' DI CUI ALL'ART. 6, COMMA 6, LEGGE 84/94, COSÌ COME MODIFICATO DALL'ART.7 DEL D.LGS. N. 169/2016. 10

1.4 STATO DI AVANZAMENTO DEGLI ADEMPIMENTI IN MATERIA DI SOCIETÀ A PARTECIPAZIONE PUBBLICA AI SENSI DEL D.LGS. N. 175/2016. 10

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO 11

2.1 INDICAZIONE DELLA DATA DI APPROVAZIONE DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE VIGENTE E DELLA REVISIONE ANNUALE CON NOTIZIE SULLO STATO DI ATTUAZIONE 11

2.2 ANALISI DEI DATI RELATIVI AL TRAFFICO DI MERCI E PASSEGGERI E COMPILAZIONE DELLA TABELLA ALLEGATA PER CIASCUNO SCALO DI COMPETENZA PIÙ UNA TABELLA COMPILATA CON I TOTALI 14

2.3 INDICAZIONE DELLA PERCENTUALE RELATIVA ALLE SPESE PER IL PERSONALE RISPETTO ALLE ENTRATE CORRENTI. 18

2.4 INDICAZIONE DELLA PERCENTUALE RELATIVA ALLE SPESE PER LA CONTRATTAZIONE DI SECONDO LIVELLO RISPETTO ALLA SPESA PER IL PERSONALE 19

2.5 INDICAZIONE DELLA PERCENTUALE RELATIVA ALLA SPESA, IN CONTO COMPETENZA E IN CONTO RESIDUI, PER L'AVANZAMENTO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI RISPETTO ALLE USCITE IN CONTO CAPITALE, IN CONTO COMPETENZA E IN CONTO RESIDUI. 19

3. ATTIVITA' SVOLTE IN AMBITO PORTUALE 19

3.1 SERVIZI DI INTERESSE GENERALE 19

3.1.1 ELENCO DEI SERVIZI AFFIDATI, MODALITÀ DI AFFIDAMENTO, SOGGETTI AFFIDATARI, DECORRENZA E SCADENZA DELL'AFFIDAMENTO, EVENTUALI PARTECIPAZIONI DELL'ENTE NELLE SOCIETÀ AFFIDATARIE AI SENSI DELL'ART. 23, COMMA 5, DELLA LEGGE N. 84/94. 20

3.2 ARTICOLI 16,17 E 18 DELLA LEGGE 84/94 26

3.2.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE SUI PROCEDIMENTI DI RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI 26

3.2.2 ELENCO DEI SOGGETTI AUTORIZZATI, ANCHE IN AUTOPRODUZIONE, ALLO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI PORTUALI AI SENSI DELL'ART. 16 CON ESTREMI, OGGETTO E DURATA DELLE AUTORIZZAZIONI 27

3.2.3 ELENCO DEI SOGGETTI AUTORIZZATI, ANCHE IN AUTOPRODUZIONE, ALLO SVOLGIMENTO DEI SERVIZI PORTUALI AI SENSI DELL'ART. 16 CON ESTREMI, OGGETTO E DURATA DELLE AUTORIZZAZIONI 31

3.2.4 ELENCO DEI SOGGETTI TITOLARI DI CONCESSIONE AI SENSI DELL'ART. 18, DURATA, SCADENZA E MODALITÀ DI AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE 35

3.2.5 ESITI DELL'ATTIVITÀ DI VERIFICA DI CUI AL COMMA 6 DELL'ART. 16 37

3.2.6 NOTIZIE IN MERITO ALL'AUTORIZZAZIONE RILASCIATA DALL'ART. 17, COMMA 2, (DATA DEL RILASCIO, DURATA, REGOLAMENTO PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO) O ALLA COSTITUZIONE DELL'AGENZIA DI CUI ALL'ART. 17, COMMA 538

3.2.7 NOTIZIE IN MERITO ALL'ATTIVITÀ DI FORMAZIONE PREVISTA DAL COMMA 8, ARTICOLO 17 41

3.2.8 NOTIZIE IN MERITO ALL'APPLICAZIONE DEL COMMA 15BIS DELL'ART. 17 41

3.3 ATTIVITÀ DI CUI ALL'ART. 68 CN E ATTIVITÀ RESIDUALI 42

3.3.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE 42

3.3.2 ELENCO OPERATORI ISCRITTI NEI REGISTRI 42

4. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE 43

4.1 MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA 43

4.2 GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE: ELENCO E STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE AVVIATE, COSTI DI REALIZZAZIONE CON INDICAZIONE DELLA RELATIVA FONTE 50

4.3 PROGRAMMA INFRASTRUTTURALE EX LEGGE 488/99, 388/00 E 166/02: RISULTATI FINALI E TRASMISSIONE CERTIFICATI DI COLLAUDO DELLE OPERE ULTIMATE. 71

5.LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI (ZES) 80

5.1 L'EVOLUZIONE DELLE ZES NELLE ECONOMIE INTERNAZIONALI E COMUNITARIE 80

5.2 L'INTRODUZIONE DELLE ZES IN ITALIA 89

5.3 IL RUOLO POTENZIALE DELLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI 93

6. FINANZIAMENTI COMUNITARI E/O REGIONALI 101

6.1 PORTO DI NAPOLI. NOTIZIE SU FINANZIAMENTI O FONDI EUROPEI E/O REGIONALI RELATIVI A OPERE INFRASTRUTTURALI O PROGETTI UTILI ALLO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ 101

6.2 PORTO DI SALERNO - NOTIZIE SU FINANZIAMENTI O FONDI EUROPEI E/O REGIONALI RELATIVI A OPERE INFRASTRUTTURALI O PROGETTI UTILI ALLO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ 113

7 GESTIONE DEL DEMANIO 119

7.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE E COMPILAZIONE DELLA RELATIVA TABELLA ALLEGATA 119

7.2 INTROITI PER CANONI, TEMPI DI RISCOSSIONE, AMMONTARE CANONI NON RISCOSSI ED AZIONI DI RECUPERO PER MOROSITÀ 121

7.3 ATTIVITÀ DI CONTROLLO SUL DEMANIO MARITTIMO 126

8. TASSE PORTUALI 127

8.1 ENTRATE PER TASSE DISTINTE TRA TASSA D'ANCORAGGIO, TASSA PORTUALE E ALTRE TASSE O ADDIZIONALI CON COMPILAZIONE DELL'ALLEGATA TABELLA 127

PREMESSA

È opportuno, preliminarmente, ricordare che il presente documento viene redatto seguendo lo schema indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, trasmesso con nota prot. n. 5577 del 28.02.2018.

Si ricorda, altresì, che con D.P.C.M. dell'11.01.2017 (G.U. Serie Gen. n. 75 del 30.03.2017) era stata decretata l'autonomia finanziaria ed amministrativa dell'Autorità Portuale di Salerno fino al 31.12.2017 e con D.M. n. 284 del 13.06.2017 l'Ing. Francesco Messineo era stato nominato Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Salerno.

A partire, pertanto, dal 1.01.2018 la competenza dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale è stata estesa alla soppressa Autorità Portuale di Salerno e nel corso del 2018 si è avviata un'intesa attività volta ad armonizzare le procedure amministrative ed i sistemi contabili afferenti le due ex Autorità Portuali di Napoli e di Salerno.

La presente relazione fa riferimento, pertanto, alle attività svoltesi nell'anno 2018 nei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento all'obiettivo individuato dalla Direttiva del Ministro del 31 maggio 2017, n. 245.

Si riporta di seguito scheda riepilogativa riguardante il raggiungimento dell'obiettivo individuato dalla Direttiva ministeriale in epigrafe.

All.1	OBIETTIVO ISTITUZIONALE GENERALE	PESO	PRODOTTO	INDICATORE	RISULTATO
1)A	Accrescimento maturità tecnica e amministrativa dei progetti infrastrutturali in corso anche tramite la revisione e l'adeguamento dei medesimi e l'utilizzo degli strumenti offerti dal nuovo Codice dei contratti pubblici, con o scopo di accelerare il processo volto alla loro realizzazione	15	Revisione e adeguamento dei progetti infrastrutturali al nuovo codice dei contratti pubblici	N. progetti da revisionare	Nella declinazione operativa dell'obiettivo si è ritenuto di individuare in via prioritaria due progetti da sottoporre a *project review* e cioè il progetto Porta Ovest di Salerno e il progetto del Waterfront del Porto di Napoli-Fase I – Calata Beverello. Nel caso del Beverello in fase di verifica e validazione del progetto esecutivo si sono adottate delle opzioni che hanno consentito il contenimento dei costi complessivi. Il quadro economico ha conseguito una riduzione di € 2.600.000,00 In luglio è stata pubblicata la gara per l'affidamento dei lavori con scadenza per la presentazione delle offerte il 18 settembre. Sono pervenute 13 offerte di cui si sta valutando l'ammissibilità amministrativa. Il 19.12.2018 si è svolta la II seduta pubblica per la valutazione delle offerte tecniche. La

					Commissione sta procedendo alle sedute riservate per valutare le suddette offerte tecniche. Nel progetto porta Ovest di Salerno si stanno svolgendo attività riguardanti lo sblocco e la ripresa delle opere relative al II lotto. Oltre agli aspetti più squisitamente amministrativi le attività hanno affrontato una rivisitazione progettuale finalizzata a realizzare una maggiore funzionalità e un contenimento della complessità realizzativa inerente il sistema degli svincoli e rampe di collegamento tra le gallerie in costruzione, l'autostrada Na-Sa-RC e la viabilità urbana d'intesa con il Comune di Salerno e Anas. Nello specifico è in corso la redazione di una variante tecnica in diminuzione, finalizzata a garantire un contenimento della complessità realizzativa con l'eliminazione di possibili interferenze con altre infrastrutture. A valle di questo complesso percorso amministrativo e tecnico con nota n.19693 del 28.12.2018, è stata disposto dal RUP l'avvio dell'esecuzione dei lavori secondo i tempi stabiliti dal cronoprogramma. Il cantiere si è riaperto il 9 gennaio 2019.

N.	OBIETTIVO ISTITUZIONALE GENERALE	PESO	PRODOTTO	INDICATORE	RISULTATO
1)B	Recepimento della direttiva concessioni n. 3087 del 5/02/2017 nei regolamenti locali e identificazione nei medesimi dei sistemi di	10	Revisione Regolamento concessioni dell'AdSP	Si/No	È stato redatto il documento "Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'AdSP MTC (Porti di Napoli, Castellammare di stabia e Salerno)." Il documento è stato sottoposto per l'espressione di parere alle due Commissioni Consultive locali di

	contabilità volti al monitoraggio dei proventi concessori				Napoli e Salerno in data 02 ottobre c.a.; al Tavolo di Partenariato il giorno 08 ottobre. È stato approvato, infine, in sede di Comitato di Gestione nella seduta dell'8 ottobre 2018. Il suddetto Regolamento è stato reso esecutivo con delibera presidenziale n. 358 del 19.11.2018 e trasmesso al MIT con nota prot. 17674 del 28.11.2018.

N.	OBIETTIVO ISTITUZIONALE GENERALE	PESO	PRODOTTO	INDICATORE	RISULTATO
1)C	Definizione del Piano dell'Organico del Porto	5	Elaborazione dello schema del Piano dell'Organico del porto	Si/No	Il documento, è stato elaborato e sottoposto alle parti sociali e agli operatori nel mese di ottobre per una prima fase di assessment. Il "Piano" è stato condiviso e discusso nella seduta del 20.12.2018 dall'Organismo di Partenariato della risorsa mare, che ha espresso il proprio "consensus" in merito. Le Commissioni Consultive di Napoli e Salerno hanno espresso il proprio parere favorevole all'adozione del suddetto "Piano" rispettivamente nelle sedute del 20.12.2018 e del 21.12.2018.

		5	Sottoposizione al Comitato di Gestione dello schema del Piano dell'organico del Porto	Si/No	Il Piano è stato approvato dal Comitato di Gestione con Delibera 128 del 21/12/2018.
All.2	**OBIETTIVO STRATEGICO**	**PESO**	**PRODOTTO**	**INDICATORE**	**RISULTATO**
1A	Completamento dello studio di fattibilità della nuova stazione ferroviaria passante ad oriente del Porto di Napoli	20	Redazione dello studio di fattibilità, condiviso con RFI, del nuovo raccordo	Si/No	Il protocollo di intesa siglato tra RFI e AdSP e trasmesso in data 10/04/2018 prevede il completamento dello studio di fattibilità entro ottobre 2018 e la condivisione successiva con il MIT, Regione Campania, Comune di Napoli e Sovrintendenza per l'avvio delle successive attività progettuali. Il gruppo di lavoro (GDL) si è insediato e nel corso degli incontri sono state affrontate le prime questioni inerenti la verifica di fattibilità tecnica in relazione ai vincoli paesaggistici di Piano regolatore e agli interventi di riqualificazione urbana dell'area di San Giovanni. I dettagli del progetto sono stati affrontati nel corso dei diversi incontri che si sono succeduti negli ultimi mesi. Il progetto, congiuntamente alla proposta progettuale di riqualificazione urbana di San Giovanni, è stato condiviso nella sua forma definitiva nel corso dell'incontro del 25/09/2018. Lo studio di fattibilità

					completato è stato pertanto trasmesso da RFI in data 19/12/2018 ed inviato dal Presidente dell'AdSP MTC in data 27/12/2018 al Direttore Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua – MIT ed al Presidente della Commissione Consiliare Trasporti – Regione Campania.
N.	**OBIETTIVO STRATEGICO**	**PESO**	**PRODOTTO**	**INDICATORE**	**RISULTATO**
2A	Completamento del dragaggio nell'area commerciale del porto di Napoli	20	Avanzamento lavori di dragaggio nel porto di Napoli	Realizzazione del 64% del dragaggio complessivo	I lavori sono stati consegnati alla Società esecutrice dell'appalto il 16/10/2017. Nei mesi successivi sono state effettuate le attività propedeutiche all'avvio dell'escavo (rilievi topobatimetrici, ricognizione e bonifica precauzionale da ordigni residuati bellici, richiesta autorizzazione allo scarico in mare delle acque di esubero del dragaggio, piano di monitoraggio, ecc). Con intervento dell'ARPAC relativo alla campagna di monitoraggio i lavori sono stati sospesi e sono ripresi a luglio 2017. Al 30/11/2018, come da SAL del 05/12/5018, la percentuale di volume dragato è pari al 65%. Al 31/12/2018 si può stimare che sia stato realizzato un ulteriore 5%, raggiungendo così il 70% del volume dragato.

1.1.1 Il Sistema Informatico.

Al fine di procedere all'armonizzazione delle procedure informatiche esistenti nelle ex Autorità Portuali di Napoli e Salerno, si è avviata una riorganizzazione fisica e logica del Sistema Informativo dell'Ente, implementando adeguate policy di accesso ai servizi di rete e garantendo la fruibilità degli stessi e la sicurezza dei dati trattati.

In particolare, a partire dal 2018, ai sensi del DPCM del 3 dicembre 2013 ed in conformità alle prescrizioni tecniche del Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD) di cui al d. Lgs. N.82 del 2005, l'Ente si è dotato di una nuova piattaforma tecnologica per la gestione del Protocollo Informatico (Folium).

Grazie all'introduzione di tale piattaforma i flussi informativi dell'Ente, sono facilmente individuabili e gestibili: dall'acquisizione della posta in ingresso alla produzione di atti verso l'esterno piuttosto che indirizzati ad Uffici Interni all'Ente, si ha sempre contezza degli attori coinvolti nello specifico flusso documentale e dello stato delle specifiche pratiche protocollate.

Sono state fornite credenziali personalizzate a ciascun dipendente dell'Ente per l'accesso al servizio di protocollazione elettronica con tracciabilità dell'accesso al servizio e delle attività svolte sui singoli protocolli.

L'Ente si è dotato, altresì, di un nuovo Sistema di Gestione Amministrativo Contabile che consente l'automazione dei flussi procedurali di natura Amministrativa e Contabile in conformità al consolidato Regolamento di Contabilità adottato dall'AdSP.

La nascita dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale a fronte delle separate ex Autorità Portuali di Napoli e Salerno, ha dato il via, infatti, dal punto di vista dei Sistemi Informativi, ad un processo di armonizzazione dei processi operativi e alla conseguente centralizzazione dei servizi presso la sede di Napoli: quasi tutti i servizi sono fruibili da tutti i dipendenti dell'Ente indipendentemente dalla propria dislocazione territoriale.

Si sta anche provvedendo alla implementazione di una infrastruttura di rete unica tra le sedi dell'AdSP, nell'ambito del Sistema Pubblico di Connettività ed alla messa in esercizio di un nuovo sito WEB che garantisce l'unicità dei servizi e dei contenuti, relativamente a tutte le tre sedi dell'Ente.

1.2 Compilazione della tabella allegata relativa al personale sia come ex Autorità portuale, sia come nuova Autorità di sistema portuale.

Si riporta di seguito la pianta organica dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale, approvata dal Comitato di gestione con delibera numero 62/2017, con il dettaglio della forza lavoro al 31/12/18 e la relativa movimentazione:

consistenza organica					dotazione organica approvata
categoria	**al 31/12/17**	**dimissioni passaggi di livello**	**assunzioni passaggi di livello**	**al 31/12/18**	
DIRIGENTI	7	0	1	**8**	9
QUADRI	24	2	0	**22**	40

IMPIEGATI	70	1	7	**76**	104
TOTALE	**101**	**3**	**8**	**106**	**153**

COSTO DELLA STRUTTURA ORGANIZZATIVA DEL PERSONALE

	RETRIBUZIONE LORDA	CONTRIBUTI AZIENDA	TFR	TOTALE
DIRIGENTI	982.800,62	250.969,17	72.161,75	1.305.931,54
QUADRI	1.620.781,15	392.575,09	81.316,25	2.094.672,49
IMPIEGATI	3.498.446,29	883.765,51	202.005,48	4.584.217,28
OPERAI	-	-	-	-
Impiegati Tempo determinato	30.296,60	7.919,88	-	38.216,48
Totali	**6.132.324,66**	**1.535.229,65**	**355.483,48**	**8.023.037,79**

Vedi All. 1 excel

Con delibera n. 70 del Presidente dell'Adsp è stata definita l'adozione degli atti organizzativi di dettaglio per la nuova organizzazione operativa.

Con nota prot. 7973 del 22.03.2018 il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti ha approvato la nuova pianta organica della segreteria tecnico-operativa dell'Adsp.

1.3 Eventuali costituzioni di o partecipazioni in societa' di cui all'art. 6, comma 6, legge 84/94, così come modificato dall'art.7 del D.Lgs. n. 169/2016.

Le partecipazioni detenute dall'allora Autorità Portuale di Napoli nelle seguenti società, Idra porto s.r.l., Sepn s.r.l., Logica s.r.l. in liquidazione e Terminal Napoli s.p.a., risultano tutte dismesse alla data del 31.12.2017 a seguito del provvedimento generale di riordino di cui all'art. 24 del D. Lgs. 175/2016 approvato con delibera del Presidente n. 236 del 21.09.2017.

Dalla ex Ap di Salerno proviene la partecipazione in Salerno Interporto S.p.A. in liquidazione. Il valore nominale della partecipazione ammonta ad € 19.428,96 mentre in bilancio la partecipazione è stata completamente svalutata.

1.4 Stato di avanzamento degli adempimenti in materia di società a partecipazione pubblica ai sensi del D.Lgs. n. 175/2016.

Alla luce di quanto riportato nel paragrafo precedente, si evidenzia che nel corso del 2017, a seguito della revisione della strategia relativa alle partecipazioni societarie anche alla luce dei limiti, via via più stringenti, imposti agli Enti Pubblici in materia, si è proceduto all'alienazione di tutte le partecipate ad eccezione di Logica srl in liquidazione che nel frattempo è fallita e di Salerno interporto spa per la quale si attende la conclusione del procedimento di liquidazione. Allo stato non residuano altre partecipazioni.

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale con notizie sullo stato di attuazione

Il Piano Operativo Triennale 2017-2019, con proiezioni al 2020, è stato approvato con delibera del Comitato di Gestione n.9 in data 09.03.2017. Nelle more della redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) si è ritenuto opportuno, per ogni porto del Sistema Portuale, avviare la redazione di un documento operativo denominato *"Master Plan"* da intendersi quale strumento operativo di attuazione delle linee programmatiche delineate nel P.O.T. 2017/2019, nonché quale primo contributo di discussione per l'avvio del processo di redazione del predetto DPSS.

Il Master Plan del porto di Napoli è stato illustrato, in data 20.12.2017 all'Organismo di partenariato della risorsa mare di questa AdSP, di cui all'art. 11-bis della legge 84/94, al fine di condividerne le linee ed acquisire eventuali osservazioni.

Dopo aver modificato il Master Plan in base ad alcune osservazioni pervenute, che sono state ritenute accoglibili in quanto coerenti con le previsioni programmatiche dell'AdSP, tale documento è stato successivamente approvato dal Comitato di Gestione con delibera n.7 del 19.02.2018.

I documenti di Master Plan dei diversi porti del sistema portuale costituiscono, infatti, strumenti operativi di attuazione delle linee programmatiche delineate negli strumenti di programmazione adottati da questa Adsp, al fine di individuare operativamente le azioni da adottare per una corretta e coerente attuazione degli obiettivi, per un'azione integrata che trae origine e forza dal patrimonio di analisi, valutazioni e progettazioni in itinere nei Porti di Napoli, di Salerno e di Castellammare di Stabia. I Master Plan costituiscono, pertanto, parte integrante e sostanziale del Piano Operativo triennale.

Nel lasso temporale successivo all'approvazione del P.O.T. 2017/2019 si sono delineati ulteriori nuovi scenari programmatici, anche alla luce dell'effettivo accorpamento realizzatosi tra la cessata Autorità Portuale di Napoli e l'ex Autorità Portuale di Salerno, che hanno comportato una rivisitazione parziale di alcuni obiettivi strategici fissati nel Piano.

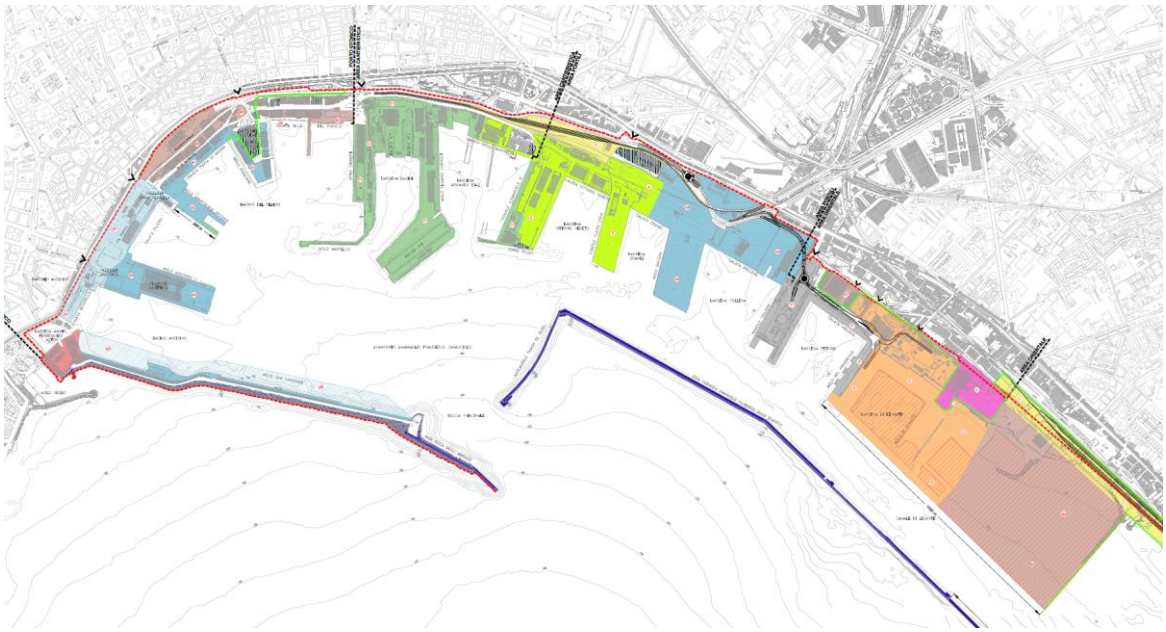
Da ciò è discesa, pertanto, la necessità di aggiornare il documento di Piano, in occasione della revisione annuale del documento, prevista ai sensi dell'art. 9, comma 5, l. b), della legge 84/94, così come modificata dal D. lgs. 169/16 e ss.mm.ii., alla luce dei nuovi indirizzi evolutivi, rielaborando in particolare il Master Plan del Porto di Salerno, risalente nella sua ultima formulazione al 2011, nonché elaborando uno specifico Master Plan per il Porto di Castellammare di Stabia, prima inesistente.
Il Documento contente la Revisione anno 2018 del Piano Operativo Triennale 2017/2019 è stato

opportunamente discusso e condiviso con l'Organismo di partenariato della risorsa mare nella seduta del 2.07.2018 al fine di acquisirne eventuali osservazioni e/o integrazioni. In tale data il documento, così come elaborato, ha ricevuto il "*consensus*" dell'Organismo.

Con delibera n. 56 del 3.07.2018, il Comitato di gestione di questa Adsp ha approvato la Revisione anno 2018 del Piano Operativo Triennale 2017/2019, con proiezione al 2020, contenente i documenti di Master Plan dei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale.

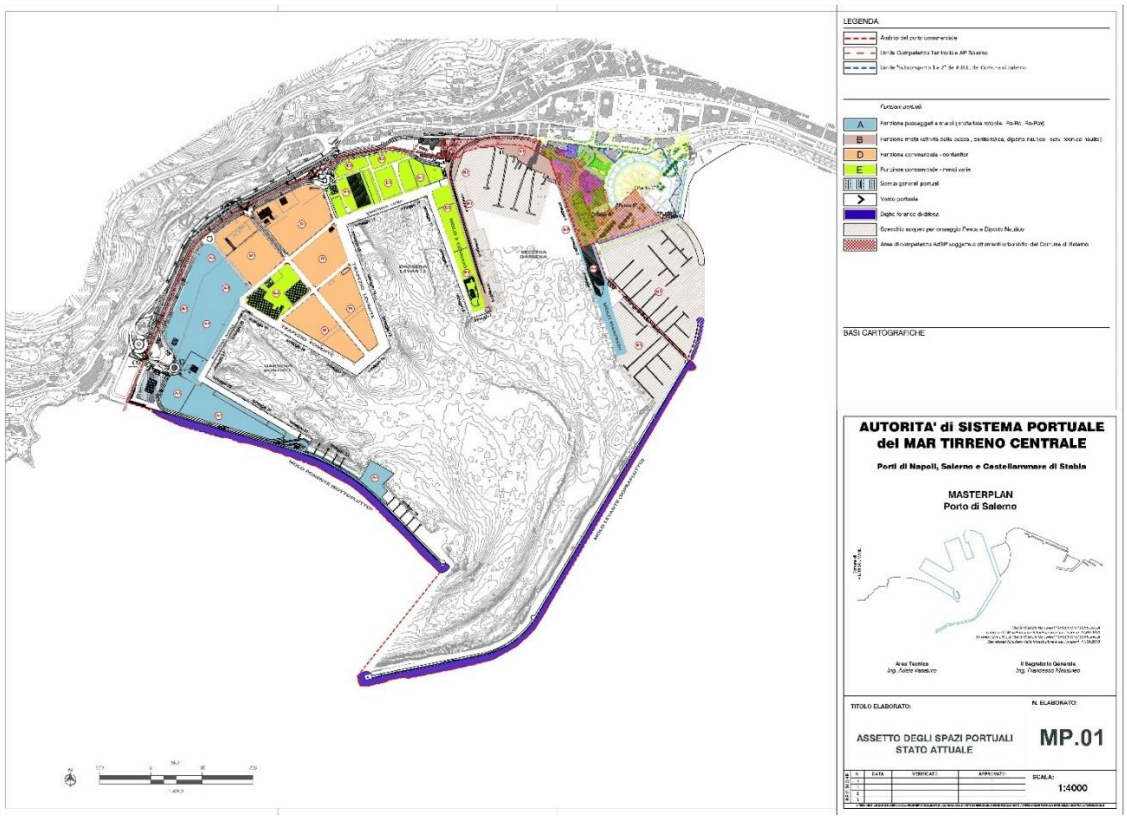
PORTO DI NAPOLI

Assetto degli spazi portuali Porto di Napoli -Stato di fatto

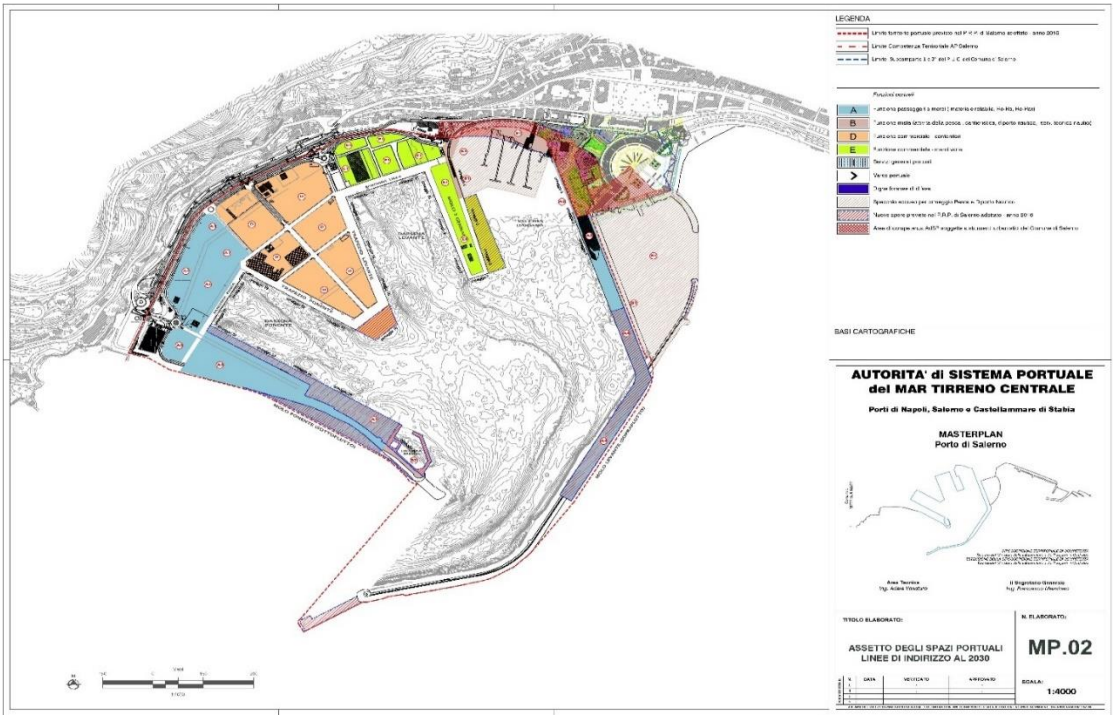


Assetto degli spazi portuali Porto di Napoli -Linee di indirizzo al 2030

PORTO DI SALERNO

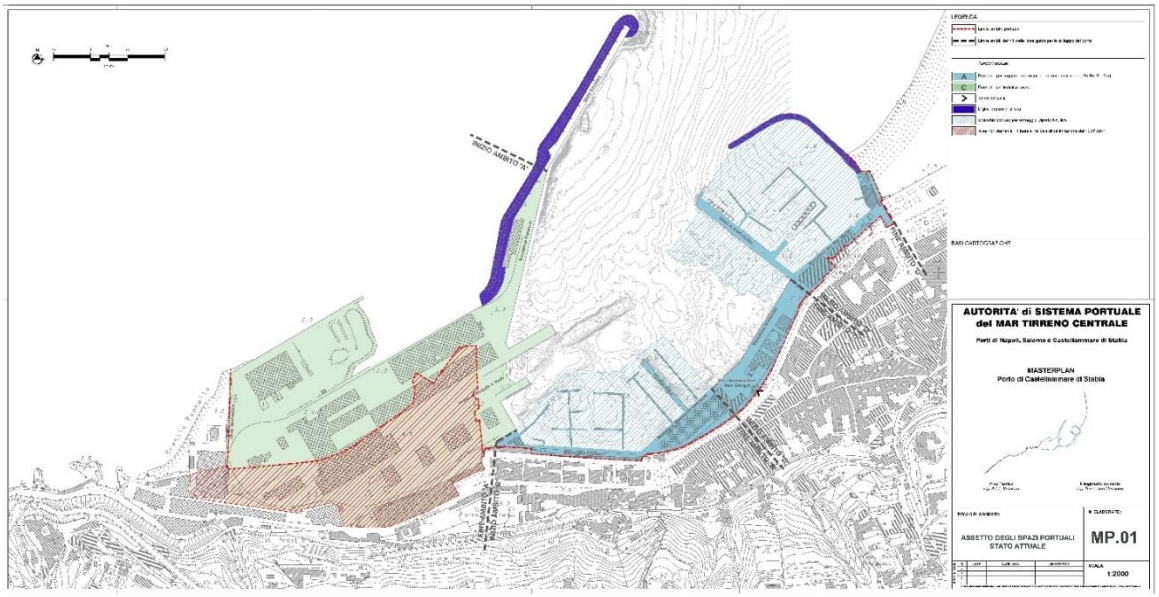


Assetto degli spazi portuali Porto di Salerno -Stato di fatto



Assetto degli spazi portuali Porto di Salerno -Linee di indirizzo al 2030

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA



Assetto degli spazi portuali Porto di Castellammare di Stabia -Stato di fatto

2.2 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e compilazione della tabella allegata per ciascuno scalo di competenza più una tabella compilata con i totali

L'anno 2018 è stato caratterizzato da una prima fase di ripresa in cui il Mezzogiorno era riuscito a tenere il passo del Centro-Nord, per poi presentare una riapertura del divario di crescita con il resto del Paese, nel quadro di un già significativo rallentamento dell'economia nazionale.

Già dal mese di giugno c'è stato un indebolimento delle condizioni per la crescita, interne ed esterne: incertezza legata alla politica commerciale americana, turbolenza su alcuni importanti paesi emergenti e di sbocco per l'export italiano come Turchia e Argentina, rallentamento della crescita in diverse economie europee, progressivo aumento dei tassi di interesse come conseguenza della fine del programma di acquisto straordinario da parte della Banca Centrale Europea, aumento del rendimento sovrano in Italia e generalizzato clima di sfiducia di imprese e famiglie. Questi i fattori che, oggi, stanno influenzando la performance dell'economia italiana.

In relazione all'export, la crescita dell'Italia è stata nettamente al ribasso, e secondo quanto dichiarato da Confetra, per la prima volta dal 2013, la dinamica è peggiore rispetto a quella degli scambi globali. Numerosi fattori spiegano la performance deludente, alcuni comuni a tutti i paesi dell'Eurozona, altri specifici per l'Italia. Anzitutto, il rafforzamento dell'euro ha ridotto la competitività dei prodotti italiani ed europei, frenando le vendite nei mercati extra-Eurozona. L'accelerazione delle misure protezionistiche nel corso del 2018 da parte dell'amministrazione americana ha messo chiaramente in evidenza il nuovo corso in materia di scambi commerciali e rallentato le vendite italiane negli Stati Uniti. La debolezza dell'export dei paesi europei (specie Germania) verso le destinazioni extra-UE si trasmette poi, attraverso le catene globali del valore, agli scambi intra-europei, penalizzando le vendite italiane. La frenata delle esportazioni italiane, tuttavia, è più marcata di quella dei principali partner europei.

TIPOLOGIA DI TRAFFICO	2017	2018	Var %
traffico container (tonn)	11.425.819	11.553.430	1,1%
traffico rinfuse solide (tonn)	1.069.977	1.228.660	14,8%
traffico rinfuse liquide (tonn)	5.070.718	5.258.237	3,7%
traffico RO-RO (tonn)	13.913.134	13.364.893	-3,9%
TOT (tonn)	31.479.647	31.405.219	-0,2%
traffico container (TEU)	980.039	1.036.548	5,8%
traffico Golfo + ADM (pax)	7.506.620	7.700.101	2,6%
traffico crocieristi (pax)	993.073	1.141.686	15,0%

TABELLA 1 - ANDAMENTO DEI TRAFFICI DELL'ADSP DEL MAR TIRRENO CENTRALE 2017-2018

Traffico merci

Nel 2018 cresce complessivamente di circa il 6% il traffico dei containers nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e supera per la prima volta nella storia il milione di Teus: per la precisione 1.036.548. Il porto di Napoli registra in questo segmento di mercato una robusta crescita, pari al 15% rispetto al

2017, mentre il porto di Salerno mantiene sostanzialmente una performance già molto elevata e positiva segnata con incrementi costanti negli anni precedenti.

Cresce del circa 1% il traffico delle rinfuse liquide nel porto di Napoli nell'anno 2018. L'aumento dell'utilizzo del GNL come fonte di energia alternativa al petrolio sta interessando direttamente 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.

Nelle rinfuse solide si segnala una robusta crescita del porto di Salerno (+15% rispetto al 2017).

Il dettaglio del traffico merci diviso per porti dell'Adsp è consultabile nell'Allegato 2 (excel)

Traffico passeggeri

Nel traffico passeggeri si registra nei **PORTI DI NAPOLI E DI SALERNO** un incremento del segmento crocieristico, con una crescita dei passeggeri – nel 2018 rispetto al 2017 – pari al 15,2% ed all'11%. Il porto di Napoli registra nel mercato delle crociere 1.068.797 passeggeri mentre il porto di Salerno raggiunge le 76.431 unità.

L'Italia nel 2019 secondo quanto pubblicato da Risposte e Turismo (2019) Speciale crociere, raggiungerà il record storico dei crocieristi movimentati (11,85 milioni pari a + 6,8% rispetto al 2018) e i porti italiani dimostrano di aver capito le potenzialità di questo business: nel triennio 2019-2022 i principali scali italiani hanno in programmazione investimenti nei terminal crocieristici per 200 milioni di euro, l 74% dei quali in infrastrutture.

I dati sono il frutto della proiezione effettuata sulle previsioni dei 34 porti crocieristici italiani, rappresentativi, del 98% del traffico crocieristico in quanto a movimento passeggeri e dell'87% quanto a toccate nave.

Nell'anno 2018 l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale ricopre sulla classifica nazionale la terza posizione dopo Civitavecchia e Venezia.

Nel traffico passeggeri da e per le isole del Golfo nel complesso dei porti campani si evidenzia una crescita pari al 2,6% rispetto al 2017, con 6.687.416 passeggeri con una dinamica particolarmente robusta di incremento per il porto di Salerno (+13%), e con un aumento pari all'1,2% per il porto di Napoli: in termini di passeggeri trasportati si sfiorano i 7 milioni di unità tra i due porti.

In particolare, riguardo i collegamenti con le Isole del golfo di Napoli si mantiene costante la preferenza per il mezzo veloce(aliscafo) con 4.070.560 passeggeri rispetto al traghetto con 1.845.817 passeggeri.

Questi dati testimoniano una ripresa dell'economia campana che si mostra "reattiva" al territorio e non ristagnante e che si inserisce in un quadro di crescita del tessuto produttivo nazionale.

I positivi risultati conseguiti nel 2018 nei porti della Campania sia nei segmenti dei traffici commerciali come in quelli dei traffici passeggeri, testimoniano un lavoro congiunto condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio e delle istituzioni.

Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del sistema portuale campano nel medio e nel lungo periodo. Sarà necessario anche attrarre investimenti manifatturieri che sono indispensabili per rendere più solido il territorio campano dal punto di vista della produzione industriale, attraverso la zona economica speciale.

Per il **PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA** è opportuno, invece, evidenziare che lo sviluppo dello stesso si fonda sul potenziamento e sull'efficientamento organizzativo delle varie attività che in esso si svolgono.

Il primo elemento di rafforzamento delle funzioni di sviluppo del Porto riguarda le prospettive di crescita del settore della cantieristica navale per la presenza della Fincantieri: nel 2018, infatti, è stato sottoscritto un Protocollo tra la Regione Campania e la Fincantieri volto a sostenere la tutela dei livelli occupazionali e l'incremento del carico di lavoro dello stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia, (si prevede la costruzione di traghetti e di tronconi di navi) promuovendo lo sviluppo economico, produttivo, sociale e occupazionale dell'area, in condizioni di sostenibilità ambientale. Tale iniziativa costituisce una grande opportunità per il settore della cantieristica stabiese, attraverso, tra l'altro, la promozione di una "Academy" in accordo con Università e Istituti Professionali per consentire la formazione di figure professionali specialistiche e competenze qualificate richieste dal settore.

Il porto turistico di Castellammare di Stabia, ribattezzato "Stabia Main Port" per la sua collocazione al centro della città (inaugurato il 9 giugno 2015 con la creazione di servizi per gigayacht sull'antica banchina dove ormeggiava la Vespucci), ha continuato a registrare una crescita degli approdi e della dimensione delle imbarcazioni. Sul fronte del turismo, grazie anche alla vicinanza del Porto stabiese alla costiera sorrentina e ai siti archeologici di Ercolano e Pompei, che attraggono ogni anno milioni di turisti, nel segmento di mercato dei megayacht e dei gigayacht, in particolare, le strategie messe in campo hanno permesso di garantire oltre 200 scali di superyacht e gigayacht al centro della città, con una ricaduta positiva dal punto di vista economico per l'intera città.

Tra gli altri, si è registrata la presenza del sailiyacht Perini di 65 metri, in porto da dicembre 2017 a maggio 2018, con interventi tecnici a bordo curati dalle società dell'indotto dei cantieri nautici del comprensorio torrese - stabiese e di Napoli. Il tutto è stato possibile abbattendo i muri invisibili che negli ultimi vent'anni si erano creati per l'accesso in Porto, per i costi troppo elevati dei servizi tecnico nautici, non idonei alla tipologia di porto e di traffico da diporto.

Grazie ad un'attenta analisi e dal confronto con la Direzione Marittima Regionale, portata avanti anche nei tavoli di concertazione con Angopi e Federpiloti, nonché grazie ad una strategia di "sicurezza produttiva" messa in campo dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale con la Capitaneria di Porto di Castellammare, è stato possibile adeguare i servizi tecnico-nautici alle più moderne esigenze dello yachting, garantendo prezzi

competitivi e facile accesso al porto stabiese che, come dimostrano le statistiche Istat, fino al 2016 aveva fatto registrare un traffico pari a zero in tale settore.

Il potenziamento di questa attività 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 sevizi a terra. Ampliare gli attracchi possibili, verificare le esigenze di manutenzione dei fondali, migliorare i servizi di interesse generale, riqualificare le aree ed il patrimonio edilizio esistente, al fine di una più razionale organizzazione della mobilità interna all'area portuale e delle connessioni pedonali con la città.

Infine, anche per i due ambiti destinati al piccolo diporto nautico, sono previsti interventi quali la realizzazione di opere ed attrezzature di ormeggio, legate a tale funzione con un adeguato e coordinato sistema di moli, banchine e pontili e con i necessari servizi alle unità da diporto e agli utenti.

In tal senso, il Piano Operativo triennale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno nella sua revisione anno 2018 conferma quanto sopra rappresentato: la vocazione industriale dello scalo stabiese, dovuta alla presenza di Fincantieri, va coniugata con lo sviluppo dei megayacht e dei gigayacht nonché con la riqualificazione del waterfront e con l'investimento intelligente nel turismo estivo e non.

Il dettaglio del traffico passeggeri diviso per porti dell'Adsp è consultabile nell'Allegato 2 (excel)

2.3 Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti.

	anno 2018 (valore in €/000)
spese del personale	9.224
entrate finanziarie correnti	36.585
incidenza percentuale	25%

2.4 Indicazione della percentuale relativa alle spese per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale.

	anno 2018 (valore in €/000)
spese trattativa di II livello	1.106
spese del personale	9.224
incidenza percentuale	11%

2.5 Indicazione della percentuale relativa alla spesa, in conto competenza e in conto residui, per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui.

	anno 2018 (valore in €/000)	anno 2018 (valore in €/000)
	competenza	residui
opere infrastrutturali	533	26.225
spese in conto capitale	1.645	26.387
incidenza percentuale	32%	99%

3. ATTIVITA' SVOLTE IN AMBITO PORTUALE

3.1 Servizi di interesse generale

Il decreto legislativo n. 232 del 2017 "c.d. Correttivo porti" ha modificato il testo della disposizione di cui all'art. 6, comma 4, lett. c) della legge 84/94 abrogando la previsione secondo la quale i servizi di interesse generale erano individuati con decreto ministeriale, con abrogazione esplicita, pertanto, del D.M. 14.11.1994 e successivo D.M. 4.04.1996, dovendosi ritenere che molti di tali servizi prima rientranti nella competenza delle A.P. vadano, invece, inquadrati tra quelli gestiti dagli Enti locali (un esempio tra tutti il servizio idrico) come, peraltro, ribadito dal Consiglio di Stato nel parere n. 1668/2017.

Dal nuovo quadro normativo risulta, pertanto, che l'attività di affidamento di servizi in concessione di competenza dell'Adsp riveste ormai un ruolo residuale, dovendosi escludere quei servizi che per legge

appartengono alla competenza di altre Amministrazioni (Autorità marittima, Enti locali, etc)., dovendo le Adsp valutare, di volta in volta, se il servizio in questione rientri nelle proprie competenze e se sia qualificabile come servizio di interesse generale tenendo conto della domanda da parte della generalità dei potenziali utenti presenti in porto.

I suddetti orientamenti sono stati esplicitati dalla circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 10251 del 17.04.2018 relativa all'argomento.

Al riguardo si precisa che, come già relazionato nei paragrafi 1.3 e 1.4, questa Autorità ha dismesso ogni partecipazione nel settore dei servizi di interesse generale.

3.1.1 Elenco dei servizi affidati, modalità di affidamento, soggetti affidatari, decorrenza e scadenza dell'affidamento, eventuali partecipazioni dell'Ente nelle società affidatarie ai sensi dell'art. 23, comma 5, della legge n. 84/94.

PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA

Servizio di pulizia

Con riferimento al servizio di pulizia, raccolta, trasporto e conferimento in impianti autorizzati dei rifiuti derivanti dall'ambito circoscrizione territoriale portuale (Napoli e Castellammare di Stabia), compresi specchi acquei, nonché la gestione del servizio di pulizia dei servizi igienici al molo Beverello e Sannazzaro, è opportuno evidenziare quanto segue:

- con deliberazione del Commissario Straordinario dell'allora A.P. Napoli n. 178 del 7.6.2016 (e successiva n. 360/2016) si disponeva di avviare la gara per l'affidamento per la durata di anni 6 della concessione ad un gestore unico del servizio di pulizia, raccolta, trasporto e conferimento in impianti autorizzati dei rifiuti derivanti dall'ambito della circoscrizione territoriale di Napoli e Castellammare di Stabia, compresi gli specchi acquei, nonché la gestione del servizio di pulizia dei servizi igienici siti al molo Beverello e Sannazzaro, la gestione del verde pubblico ed il ripristino delle condizioni del manto stradale in caso di versamento accidentale di liquidi oleosi pericolosi per la circolazione stradale;
- con successiva delibera n. 189 del 29.06.2017 è stata parzialmente modificata la suddetta delibera approvando gli atti di gara per l'affidamento del servizio di pulizia, raccolta, trasporto e conferimento in impianti autorizzati dei rifiuti derivanti dall'ambito della circoscrizione territoriale di Napoli e Castellammare di stabia (compresi specchi acquei) nonché la gestione del servizio di pulizia dei servizi igienici siti al molo Beverello e Sannazzaro, prevedendo che l'appalto abbia una durata di anni 3 decorrenti dalla data di consegna del servizio con la possibilità di rinnovo per ulteriori 3 anni per un importo annuo presunto a base d'asta pari ad € 1.365.553,32 escluso I.V.A., oltre oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso pari ad € 2.731,11 escluso I.V.A. e somme a disposizione dell'Amministrazione di € 314.705,42 per un totale pari ad € 1.682.989,84;
- con delibera presidenziale n. 245 del 4.09.2018 è stata aggiudicata la "procedura di gara per la concessione ad un gestore unico del servizio di pulizia, raccolta, trasporto e conferimento in impianti autorizzati dei rifiuti derivanti dall'ambito circoscrizione territoriale portuale (Napoli e Castellammare di Stabia) (compresi specchi acquei) nonché la gestione del servizio di pulizia dei servizi igienici al molo Beverello e Sannazzaro –

CIG: 6770971E04" all'impresa Servizi Ecologici Portuali Napoli S.r.l., con sede in Napoli al Molo Pisacane, ex Officina A.P., interno porto, C.F./P.IVA: 07300830630, verso l'importo complessivo di € 7.470.669,09 (comprendente sia i primi tre anni di servizio nonché la possibilità di rinnovo per altri tre anni), IVA esclusa, distinto in: € 7.454.282,45, per esecuzione del servizio, al netto del ribasso d'asta del 9,02%; € 16.386,64, per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso;

- attualmente è in corso la stipula del contratto per l'affidamento del servizio alla **SEPN s.r.l.** Il nuovo servizio inizierà dal mese di maggio 2019.

In merito alla procedura in argomento, si rappresenta che l'iter di affidamento del servizio è stato avviato prima dell'entrata in vigore della modifica alla legge di riforma portuale (nonché dell'emanazione della circolare MIT esplicativa) e portato avanti per soluzione di continuità al fine di fornire opportunamente il servizio ritenuto di interesse generale alla collettività portuale. Sono state ad oggi avviate interlocuzioni con gli altri Enti al fine di verificare gli ambiti di rispettiva competenza per l'erogazione del servizio di cui trattasi.

Servizio idrico

Nelle more della definizione della procedura per l'affidamento del servizio idrico nel porto di Napoli, lo stesso viene garantito in regime di proroga per motivi di pubblica utilità dalla società **Idra Porto s.r.l.** (concessione pluriennale n. 126 scaduta il 31/12/2013).

Le tariffe applicate dalla società ***S.r.l. IDRA PORTO*** per l'anno 2018 risultano invariate rispetto al 2017 e ferme all'anno 2011.

PORTO DI SALERNO

I servizi di interesse generale erogati nel porto di Salerno sono i seguenti:

- Servizio di pulizia delle strade e parziali comuni del porto commerciale e del porto Masuccio Salernitano (compreso il servizio di derattizzazione) e raccolta rifiuti presso i concessionari;
- Servizio di pulizia degli specchi acquei del porto commerciale;
- Servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
- Servizio di manutenzione e tenuta in esercizio dell'impianto di illuminazione del porto commerciale.

Servizio di pulizia delle strade e piazzali comuni del porto commerciale e del porto "Masuccio Salernitano" e raccolta rifiuti dai concessionari

Il servizio ha per oggetto lo spazzamento e la pulizia delle strade e dei piazzali comuni del porto Commerciale e del porto "Masuccio Salernitano", con trasporto dei medesimi rifiuti in impianti di recupero/ smaltimento. La gara ad evidenza pubblica è stata aggiudicata alla **ditta Ecoffice srl**, con sede in via ex Aeroporto c/o Con. Il Sole – 80038 Pomigliano D'Arco per 36 (trentasei) mesi, dal 01/01/2017 al 31/04/2020.

L' importo a base d'asta per 36 mesi di servizio è pari ad €. 938.974,66, comprensivi degli oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, e l'importo netto di aggiudica è di € 659.643,02, pari quindi ad € 18.323,42 mensili.

A decorrere dall' 01/01/2015 questo Ente procede anche alla raccolta dei rifiuti presso i concessionari ex art.36 c.n. , che prima veniva svolta dal Comune di Salerno.

Dall'annualità 2012 è stato disposto di procedere al recupero di quota parte dei costi relativi ai servizi di interesse generale (servizio di illuminazione e pulizie aree comuni) in misura proporzionata alle aree in concessione.

Servizio di derattizzazione del Porto Commerciale e del Porto Masuccio Salernitano

A decorrere dal 2007 è stato implementato il servizio di monitoraggio e tenuta in esercizio dei contenitori utilizzati per la derattizzazione, nel rispetto di tutte le normative sanitarie, presso il porto commerciale ed il porto "Masuccio Salernitano".

La ditta, specializzata nel settore, che ha svolto il servizio nel 2018 è stata la **Anticimex s.r.l.,** con sede in via E. Bugatti 12, 20142 Milano.

L'importo del servizio è pari ad € 203,88 mensili.

Servizio di pulizia degli specchi acquei del Porto Commerciale e porto Masuccio Salernitano

Il servizio ha per oggetto la pulizia degli specchi acquei su una superficie di mq 1.012.500 e comprende il porto commerciale, il porticciolo di S. Teresa ed il porto Masuccio Salernitano.

Precisamente:

- raccolta dalle superfici acquee dei rifiuti galleggianti e semisommersi solidi, organici ed inorganici di qualsiasi natura, consistenza e provenienza, degli idrocarburi e delle altre sostanze oleose di provenienza ignota;
- carico e trasporto dei medesimi rifiuti in impianti di recupero/ smaltimento.

La gara ad evidenza pubblica è stata aggiudicata alla ditta **Trirena S.a.s.,** con sede a Salerno al Porto Commerciale per 36 (trentasei) mesi dal 16/12/2017 al 15/12/2020.

L'importo a base d'asta per n. 36 mesi di servizio è pari ad € 388.241,38, comprensivi degli oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, e l'importo netto di aggiudica è di € 269.923,45, pari ad € 7.497,87 mensili.

Servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico

Il servizio ha per oggetto la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, il trasporto, lo stoccaggio ed il recupero/ smaltimento dei medesimi rifiuti in impianti autorizzati o presso impianti di trattamento o termodistruzione.

Per l'affidamento è stata bandita una procedura di evidenza comunitaria e, durante le fasi di gara per l'individuazione del gestore del servizio, tutti i concorrenti, con formale provvedimento, sono stati esclusi e, pertanto, la procedura non ha avuto esito favorevole. Al fine di garantire, in regime di libera concorrenza, la continuità del servizio attraverso gli operatori iscritti al registro ex art 68 del C.N. ed in possesso dei requisiti necessari è stata emanata l'ordinanza presidenziale, per cui il servizio viene espletato su richiesta dei soggetti all'uopo interessati, attraverso chiamata diretta alle imprese iscritte al registro ex art 68 c.n. (in possesso dei requisiti indicati), ed in conformità a quanto previsto dal dlgs 152/06 – testo unico norme in materia ambientale- , dal dlgs 182/03 ed ad ogni altra normativa applicabile in materia, nonché dal piano di raccolta dei

rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, dal capitolato speciale d'appalto (CIG 4390898BA5 - Delibera Presidenziale 277/2012) e dall'ordinanza 28/2012 dell'Autorità Portuale.

Si evidenzia che il servizio non comporta alcun onere per l'Autorità in quanto le tariffe sono a completo carico degli utenti.

Servizio di gestione dei terminal crocieristici

PORTO DI NAPOLI

Stazione Marittima di Molo Beverello

Il servizio generale afferente i servizi crocieristici della stazione marittima del porto di Napoli – Molo Beverello - è affidato, sin dal 2005, alla soc. Terminal Napoli spa, società per azioni partecipata da Alilauro S.p.A., Costa Crociere S.p.A., Marinvest S.r.l., MSC Crociere S.p.A., Royal Caribbean Cruise Line LTD.
Il servizio si svolge nell'edificio monumentale della stazione marittima costruito nel 1936 che è ubicato proprio nel cuore di Napoli ovvero al centro del golfo.
Tale posizione "privilegiata" che si concretizza, tra l'altro, nella immediata vicinanza della stessa al terminal traghetti (Calata Porta di Massa), agli aliscafi di collegamento con le isole del golfo e con la costiera, consente ai crocieristi sbarcanti di poter raggiungere, in breve tempo, le isole del golfo (Ischia, Capri e Procida) e le due costiere (Sorrentina ed Amalfitana), senza pensare poi, alla vicinanza con l'aeroporto di Capodichino - che dista solo 7 km.
A seguito, peraltro, di un accordo con ANM – Azienda Napoletana Mobilità spa - è in funzione un servizio di collegamento porto-stazione-aeroporto a disposizione dell'utenza con partenza da Piazzale Angioino (frequenza ogni 15 minuti).

All'esito di accurati lavori di restauro, realizzati nell'ottica di una più moderna visione di una stazione marittima - ovvero sul modello aeroporto - oggi l'edificio, oltre ad accogliere navi e passeggeri offrendo strutture moderne e funzionali, ospita anche un Polo Congressuale "Expo Napoli" e uno Shopping Center.

Il centro congressuale si estende su una superficie di oltre 3.300 m² ed offre servizi e supporti organizzativi per una perfetta ospitalità, ampi spazi esterni. In altre parole è una struttura ideata anche per prestarsi ad eventi quali: mostre, fiera, esposizioni ecc.

Stazione Marittima di Calata Porta Massa

La Stazione Marittima di Calata Porta Massa ha sede nel Capannone "Juta", costruito lungo la banchina del molo 18 del Porto di Napoli, nell'anno 1913 ca. con destinazione d'uso iniziale di magazzino di fibre tessili quali la juta (da cui il nome), la sisal, il cotone e poi di magazzino merci varie e deposito doganale (Deposito Franco) fino all'avvento del traffico merci con containers, che ha reso obsolete tali strutture progettate per lo stoccaggio di merci alla rinfusa.

Di qui la necessità di riconvertire il manufatto da magazzino doganale a Stazione Marittima Sussidiaria per la gestione di servizi connessi alla portualità ed ai traffici marittimi.

La Stazione Marittima Sussidiaria è destinata ai servizi di accoglienza e di supporto ai passeggeri in transito nel Porto di Napoli, al cabotaggio e alle altre attività portuali da/per le isole maggiori – Sicilia, Sardegna ed Isole Eolie – da/per le isole del Golfo di Napoli – Ischia, Capri e Procida, insistenti nell'area portuale di Calata Porta Massa; in particolare le banchine prospicienti la Stazione Marittima Sussidiaria sono utilizzate per il traffico dei traghetti per le isole minori del Golfo di Napoli nonché per il traffico e le relative operazioni portuali presso il contiguo Terminal RO-RO in cui operano - con navi di linea giornaliere - gli Armatori Tirrenia – Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., Siremar, Caremar, MedMar, ecc.; la Società Terminalista; l'Impresa Marittima autorizzata ex art. 16 legge 84/94, nonché tutti gli operatori tecnici in ambito portuale (Ormeggiatori, Riparatori, Spedizionieri, ecc.).

La Compagnia Marittima Meridionale s.r.l. esercita la gestione di tali funzioni in forza del titolo concessorio n. 6259, rep. n. 141 del 06 agosto 2010 rilasciato ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione al fine di garantire i servizi di accoglienza e supporto dei passeggeri in transito da e per il Porto di Napoli nonché di promuoverne l'incremento dei traffici e della produttività del Porto di Napoli.

In particolare, la società concessionaria nella Stazione Marittima sussidiaria assicura i seguenti servizi:

- sistemi informativi relativi agli arrivi e alle partenze;
- biglietterie marittime;
- di pulizia, sanificazione e rigoverno delle aree ricettive e dei servizi igienici destinati agli utenti;
- coordinamento e gestione delle emergenze, da eventi naturali e/o incendi;
- servizi accessori e di supporto ai passeggeri in transito: bar – ristoro; edicola e libreria; parafarmacia; sportello bancario con annesso bancomat; servizi postali; rent a car; agenzia di viaggi e servizi turistici;
- Impianti elevatori e scale di collegamento nonché di emergenza;
- servizi fiduciari e di controllo quali:
  - portierato in generale; accoglienza, cortesia, *helpdesk*; reception, centralino e informazioni per i visitatori delle strutture;
  - controllo delle infrastrutture di servizio con monitoraggio ed accoglienza delle squadre di manutentori, nonché delle squadre di intervento dei gestori dei servizi di pubblica utilità (telefonici, elettrici, idrici, ecc.);
  - hosting ed assistenza ai passeggeri che transitano o sostano nelle aree;

- controllo titoli di viaggio ed incolonnamento dei veicoli (moto, auto e mezzi commerciali) all'ingresso delle aree di sosta destinate all'imbarco; assistenza nelle aree di ormeggio per il deflusso dei passeggeri e dei veicoli sbarcati.

PORTO DI SALERNO

Il servizio di stazione marittima nel porto di Salerno trova esecuzione presso il Molo Manfredi dove è previsto il cd. Polo crocieristico, con infrastrutture funzionali all'ormeggio di navi da crociera, all'accoglienza/assistenza e vari servizi forniti ai passeggeri in imbarco, sbarco e transito, relativamente al traffico crocieristico e delle attività ad essi correlate, e ad esso sono destinate le seguenti infrastrutture:

- Edificio Stazione Marittima;
- Banchina di pertinenza (destinata in via ordinaria all'ormeggio delle navi da crociera; in ipotesi straordinarie all'ormeggio di unità diverse);
- Testata Molo Manfredi, Piazzale plurifunzionale utilizzabile per l'imbarco/sbarco passeggeri, la sosta e stoccaggio mezzi/autobus ed attività connesse e funzionali ai passeggeri, in uso esclusivo.

Le aree di viabilità sono pubbliche e possono essere funzionali a limitazioni e controlli connesse ad esigenze di security ai sensi del D.Lgs. 203/2007 e Regolamento UE n. 725/2004, nonché per la viabilità di autobus turistici/di linea/veicoli in trasporto pubblico, relativamente al traffico crocieristico e delle attività ad essi correlate.

La banchina allo stato attuale consente, 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 medesima AM.

Il dragaggio di progetto, prevede al Molo Manfredi -c.d. Polo Crocieristico-, l'approfondimento dei fondali a m. -9,7 batimetria riferita al livello medio delle basse maree sigiziali al I Anno; a m. -11,5 batimetria riferita al livello medio delle basse maree sigiziali al II Anno. Raccordo Fondale –Bacino di evoluzione -13,5 al I Anno; Raccordo Fondale –Bacino di evoluzione -14,5 al II Anno.

Per le limitazioni tecniche di ormeggio attualmente poste, con determina n. 70/2018 si è ritenuto, quindi, di avviare una procedura transitoria, nelle more e fino al termine presunto dei lavori di dragaggio del fondale portuale, parametrando la previsione di affidamento alle effettive potenzialità di utilizzo del bene, limitate, con l'attuale pescaggio, alle navi con pescaggio ridotto che effettivamente possono ormeggiare in banchina. La durata dell'affidamento è stata prevista non oltre il 31/12/2019; ove a tale data di scadenza non si avesse contezza definitiva dei tempi di dragaggio al Molo Manfredi, da eseguirsi a cura della AdSP, potrà valutarsi la proroga limitatamente ad un periodo anche frazionabile di (1) anno ulteriore.

Al termine della procedura di evidenza pubblica con determina n. 109/2018 si è provveduto al rilascio, con decorrenza 1 Settembre 2018, della concessione provvisoria ex art. 36 cod. nav. di una porzione (Piano 0) dell'edificio Stazione Marittima di Salerno e locali tecnici ubicato sul Molo Manfredi del porto di Salerno all'ATI a favore della Salerno Stazione Marittima S.p.A.

3.2 Articoli 16,17 e 18 della legge 84/94

3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni

Per quanto attiene alle concessioni di cui all'art. 18 della L.n.84/94 e ss.mm.ii., si rappresenta che, con delibera presidenziale n. 358/2018 è stato adottato il "Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella propria circoscrizione (porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia).

Nell'ambito del suddetto strumento di regolamentazione, particolare riguardo si è dato alla disciplina per il rilascio delle concessioni ex art. 18 della L. 84/94 ovvero sono stati fissati criteri e metodi, afferenti il suddetto procedimento amministrativo, per i tre scali marittimi gestiti da questa Autorità.

Il Regolamento tiene conto delle direttive impartite da codesto Ministero ed in particolare della Circolare n.3087 del 05.02.2018 nonché della delibera dell'A.R.T. n.57 del 30.05.2018 con la quale sono state approvate le "*Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione*".

Il suddetto Regolamento è entrato in vigore dal 1/1/2019.

Nel corso dell'anno 2018 è stata avviata contestualmente un'attività volta alla predisposizione di un unico *Regolamento disciplinante il rilascio delle autorizzazioni ex art.16 L.n.84/94* al fine di armonizzare nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia la disciplina in oggetto. E tanto anche alla luce degli interventi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell' dell'Autorità di regolazione dei Trasporti che hanno interessato la materia delle *operazioni e servizi portuali* ex art. 16 L.n.84/94 - seppur volti a fissare i criteri e modalità di rilascio delle concessioni ai sensi dell'art.18 della L.n.84/94 – rispettivamente, indicati nella Circolare prot.n.3087 del 05.02.2018 del avente ad oggetto "*Concessioni demaniali marittime e banchine portuali nei porti sede di Autorità di sistema portuale*" e nella Delibera n.57 del 30.05.2018 con la quale sono state approvate le "*Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione*". La suddetta attività si è conclusa con l'approvazione del "*Regolamento per l'esercizio delle operazioni e servizi portuali di cui all'art.16, L.n. 84/94 e ss.mm.ii. dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale* (Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia)" con il parere favorevole della Commissione Consultiva, rispettivamente di Napoli e Salerno, espresso con le delibere n. 9 del 20.12.2018 e n. 3 del 21.12.2018 e del Comitato di Gestione con delibera n.131 del 21.12.2018.

PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO

Il D. Lgs 232/2017 c.d. "Correttivo porti" ha introdotto al comma 3 dell'art 8, in tema di competenze del Presidente dell'AdSP, la lettera s-bis che prevede l'adozione, previa delibera del Comitato di gestione, di cui all'art.9, comma 5 lettera M-bis, e sentita la Commissione Consultiva, del Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 dell'Adsp.

Il suddetto "Piano" costituisce uno strumento programmatico del fabbisogno di manodopera, stilato sulla base dei piani di impresa, degli organici e dei fabbisogni comunicati dalle imprese stesse operanti nei diversi porti ricompresi nell'ambito delle Adsp: il Piano ha validità triennale ed è soggetto a revisione annuale.

Nel corso del 2018, al fine di procedere all'elaborazione del documento di cui trattasi, si è proceduto alla raccolta dei dati preesistenti al fine di delineare la situazione in essere nei porti di Napoli e Salerno, con riferimento alle imprese portuali operanti nei porti dell'Adsp ed al lavoro portuale. Attraverso la somministrazione di un questionario alle imprese portuali ed attraverso numerosi incontri si è provveduto alla raccolta dei nuovi ulteriori dati complessivi per delineare lo scenario futuro e il fabbisogno di lavoro portuale, provvedendo ad elaborare l'aggregazione dei dati relativi agli organici delle suddette imprese riportati nei piani di impresa (elenchi completi di tutti i lavoratori dipendenti con l'indicazione per ciascun nominativo dei dati anagrafici, anno di assunzione, tipologia contrattuale applicata, livello di inquadramento, qualifica professionale, etc).

Il documento di "Piano" è stato portato, in una prima stesura, all'attenzione dell'Organismo di Partenariato della risorsa mare e delle Commissioni consultive locali di Napoli e Salerno in data 28.11.2018, nonché all'esame del Comitato di gestione in data 29.11.2018, al fine di recepirne osservazioni e/o integrazioni e/o modifiche.

Una nuova bozza di "Piano", nella quale sono state recepite le osservazioni dei componenti dei suddetti Organi collegiali, è stata successivamente discussa e condivisa nella seduta del 20.12.2018 dall'Organismo di partenariato della risorsa mare, che ha espresso il proprio "*consensus*" in merito.

Su tale documento è stato acquisito, altresì, il parere favorevole della Commissione consultiva di Napoli (delibera n.12 del 20.12.2018) e della Commissione consultiva di Salerno (delibera n. 2 del 21.12.2018).

Con delibera n. 128 del 21.12.2018 il Comitato di gestione di questa Adsp ha approvato, in via definitiva, il Piano dell'organico dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 di questa Adsp ai sensi dell'art. 9, co. 5, l. m-bis della legge 84/94, come introdotto dal D.Lgs. 232/2017 c.d. "Correttivo Porti", adottato con successiva delibera presidenziale n. 6 dell'11.01.2019.

Unitamente al suddetto Piano dell'Organico sono state approvate dal Comitato di gestione alcune misure di intervento in attuazione allo stesso con riferimento alla formazione professionale dei lavoratori delle imprese art. 16,17 e 18, ed all'iter amministrativo da porre in essere per il lavoro flessibile e la prestazione di manodopera temporanea nei porti di Napoli e Salerno.

3.2.2 Elenco dei soggetti autorizzati, anche in autoproduzione, allo svolgimento delle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 con estremi, oggetto e durata delle autorizzazioni

PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA

Con delibera n.15 del 05.10.2015 questa Amministrazione ha avviato la procedura per il rilascio o rinnovo delle autorizzazioni per l'espletamento delle operazioni portuali nello scalo partenopeo per il quadriennio 2016-2019. A seguito della suddetta procedura, per il quadriennio 2016-2019, risultano rilasciate complessivamente n.11 autorizzazioni.

Nell'anno 2018 è stata rilasciata alla New TTLines - ad esito della procedura ad evidenza pubblica, avviata nel 2017 su istanza di parte, ed all'esito di una procedura di comparazione,- con delibera n. 63/2017 il Comitato di Gestione l'autorizzazione ex art. 16 della legge 84/94 per l'espletamento dell'attività di traffico cabotiero di merci e passeggeri alla banchina 21/22 e di una licenza di concessione ex art. 18 della L. 84/1994 avente validità decennale, per l'utilizzo del manufatto denominato "Magazzino ex Cogemar". Pertanto, nell'anno 2018 le autorizzazioni ex art.16, *operazioni portuali* della L.n.84/94 risultano complessivamente di n.12.

Denominazione	Autorizzazione	Oggetto	Durata
Compagnia Marittima Meridionale s.r.l.	n.122,rep.n.7900/2016	Deposito/movimentazione merce conto terzi	2016-2019
Co.na.te.co. s.p.a.	n.129,rep.n.8157/2017	Operazione di imbarco/sbarco merce conto terzi	2016-2019
De Luca & c. s.r.l.	n.128,rep.n.7917/2016	Operazione di imbarco/sbarco merce conto terzi	2016-2019
Klingenberg Group s.r.l.	n.124,rep.n.7913/2016	Operazione di imbarco/sbarco merce conto terzi	2016-2019
Logistica Portuale s.r.l.	n.125,rep.n.7914/2016	Deposito/movimentazione merce conto terzi	2016-2019
Magazzini Generali Silos e Frigoriferi s.p.a.	n.126,rep.n.7915/2016	Operazione di imbarco/sbarco merce conto terzi	2016-2019
Magazzini Tirreni s.r.l.	n.123,rep.n.7917/2016	Deposito/movimentazione merce conto terzi	2016-2019
New TTTLines s.r.l.	n.55,rep.n.97/2018	Operazione di imbarco/sbarco autoveicoli/automezzi traffico cabotiero conto terzi	16.04.2018-15.04.2028
G.N.V. s.p.a.	n.134,rep.8168 (n.1,rep.n.7942/2017)	Operazione di imbarco/sbarco autoveicoli/automezzi traffico cabotiero conto terzi	2016-2019
So.te.co. s.r.l.	n.128,rep.n.8156/2017	Operazione di imbarco/sbarco merce, deposito conto terzi	2016-2019
Terminal Flavio Gioia	n.127,rep.n.7916/2016	Operazione di imbarco/sbarco	2016-2019

s.p.a.		merce conto terzi	
Terminal Traghetti Napoli s.r.l.	n.129,rep.n.7918/2016	Operazione di imbarco/sbarco autoveicoli/automezzi traffico cabotiero conto terzi	2016-2019

Con istanza acquisita al prot. Adsp n. 16672 del 14.11.2018 la soc. GNV spa ha chiesto a questa Adsp di esercitare operazioni portuali di rizzaggio e derizzaggio in autoproduzione. A tale richiesta l'Adsp si è riservata, in prima battuta, ogni valutazione in merito a valle dell'approvazione del Piano dell'organico del porto.

La suddetta richiesta è stata reiterata nel mese di febbraio 2019 e a seguito di riscontro da parte di questa Adsp è stato attivato un contenzioso dinanzi il Tar Campania, tutt'ora pendente nel merito, da parte della soc. GNV.

Per quanto riguarda il **porto di Castellammare di Stabia** ad oggi, delle due autorizzazioni previste dalla Commissione Consultiva non risulta rilasciata alcuna autorizzazione.

PORTO DI SALERNO

Con Ordinanza Presidenziale n. 03/2014 dell'allora Autorità Portuale di Salerno, emanata a seguito di Delibera del Comitato Portuale e parere della Commissione Consultiva Locale, si è avviata la procedura ad evidenza pubblica per il rilascio delle autorizzazioni relative alle operazioni portuali nel Porto di Salerno. A seguito di detto procedimento amministrativo, sono state rilasciate nove autorizzazioni con durata esennale.

Dal 2015, a seguito dell'esperimento della procedura sopra illustrata, tutte le Imprese autorizzate ex art. 16 risultano titolari di concessioni demaniali. In particolare, le concessioni sono conformi alla Delibera del Comitato Portuale n. 15/2011 con cui è stato approvato il Master Plan del Porto che, in un'ottica di razionalizzazione delle aree operative – anche in funzione dell'implementazione delle misure di sicurezza - ha delineato l'assetto del terminal in porto e delle altre concessioni finalizzate ad attività commerciali. Le disposizioni contenute in tale documento sono state completamente attuate mediante i relativi atti consequenziali.

Amoruso Giuseppe spa Molo Trapezio – interno porto commerciale 84121 – Salerno	Carico/scarico – movimentazione - attività di deposito in terminal o in area a rotazione Settore merceologico: merci varie /contenitori/rotabili/Aut. Del Mare Durata: 6 anni dall' 01/01/2015.
Dr. Cap. Nicola De Cesare Via Roma, 278/280	Carico /scarico – movimentazione – attività di deposito in terminal o in aree a rotazione. Settore Merceologico

84121 – Salerno	Merci varie/Aut. Del Mare solo passeggeri Durata: 6 anni dall'01/01/2015.
Magazzini Generali banchina Ligea int porto commerciale 84121 – Salerno	Movimentazione – attività di deposito in terminal o in aree a rotazione. Sett. Merceologico Merci Varie Accordo ex art 11 legge 241/90 dal 3 agosto 2007 per un periodo di 22 anni.
Vitale Luigi & C. srl Via Porto,122 84121 Salerno	Carico/scarico – movimentazione - attività di deposito in terminal o in aree a rotazione Sett. Merceologico: merci varie /Rotabili (carico/scarico container da navi ro/ro) Durata: 6 anni dall'01/01/2015.
Salerno Auto Terminal Via Ligea – porto commerciale 84121 – Salerno	Carico /scarico – movimentazione – attività di deposito in terminal o in aree a rotazione. Sett. Merceologico: rotabili / Aut. Del Mare Durata 6 anni dall'01/01/2015.
Grimaldi Euromed Via Ligea – porto commerciale 84121 – Salerno	Carico / scarico – movimentazione – attività di deposito o in aree a rotazione. Settore merceologico Rotabili/aut. Del Mare Durata: 6 anni
Salerno Container Terminal spa Via C. Sorgente,72/a 84100 Salerno	Carico/scarico – movimentazione – attività di deposito o in aree a rotazione. Settore merceologico: merci varie / contenitori /rotabili/Aut. del Mare Durata 6 anni dall'01/01/2015.
Salerno Impresa Compagnia Portuale Via Ligea snc 84121 – Salerno	Carico/ scarico – movimentazione – attività di deposito in terminal o in aree a rotazione. Settore merceologico Merci Varie Durata: 6 anni dall'01/01/2015

Terminal Frutta Salerno Molo trapezio - interno porto commerciale 84121 – Salerno	Carico/ scarico – attività di deposito in terminal o in aree a rotazione. Settore merceologico Merci varie Durata 6 anni dall'01/01/2015.
Cartour srl Via della Libertà,34 Messina	Attività di rizzaggio e derizzaggio per la nave Cartour Delta. (Autoproduzione)

Nell'anno 2018 è in corso di validità l'autorizzazione in autoproduzione per la società Cartour srl con scadenza al 31/12/2020.

3.2.3 Elenco dei soggetti autorizzati, anche in autoproduzione, allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 con estremi, oggetto e durata delle autorizzazioni

PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA

Con apposito Regolamento, approvato con delibera di Comitato Portuale dell'allora Autorità Portuale di Napoli n. 105 del 20.12.2001 e reso esecutivo con ordinanza n.5 del 2001, è stato disciplinato l'espletamento dei *servizi portuali* nel **Porto di Napoli** così come previsto dall'art.16, L.n.84/94 e D.M. n.132/2001. Ivi, ai sensi del combinato disposto di cui agli artt.1 e 4 dell'ordinanza n.5/2001 cit., sono stati individuati i servizi specialistici e complementari ammessi e il numero massimo di autorizzazioni da rilasciarsi per lo svolgimento di ciascun servizio.

Con Delibera del Comitato di Gestione dell'Adsp del 20.06.2017, resa esecutiva con ordinanza n.18/2017, è stato disposto l'ampliamento relativamente al *servizio di riempimento e svuotamento contenitori* del numero di autorizzazioni (da 2 a 5) previste al punto 5, co.2 dell'art.4 cit..

In base all'art.5 cit. sono, pertanto, previsti i seguenti servizi:

1) *pesatura a bilico delle merci*, **n.2 autorizzazioni;**

2) *conteggio, separazione, marcatura, campionatura, misurazione della merce*; **n.3 autorizzazioni;**

3) *movimentazione merci e contenitori con veicoli spola (da nave a magazzino, deposito terminal e viceversa con mezzi di proprietà dell'impresa autorizzata ai sensi della ordinanza)*; **n.6 autorizzazioni**;

4) *riparazione e ricostruzione imballaggi in genere*; **n.2 autorizzazioni**

5) *riempimento e svuotamento di contenitori;* **n.5 autorizzazioni**

6) *riparazione, lavaggio, fumigatura e operazioni di straordinaria manutenzione di contenitori*; **n.2 autorizzazioni.**

Questa AdSP, ha avviato la procedura per il rilascio e/o rinnovo delle autorizzazioni per l'anno 2018, nei termini e nelle modalità stabilite dall'art.2, co.1, dell'ordinanza n.5/2001 e dall'art.3, co.2 del D.M. n.132/2001. A Tal fine ha provveduto con nota prot. AdSP n.1247 del 28.09.2017 alla pubblicazione, tramite affissione all'albo del Comune di Napoli, della Capitaneria di Porto nonché di questa AdSP, delle ordinanze n.5/2001 e n.18/2017 ivi indicando i termini dal 01.10.2017 al 01.12.2017 per la presentazione delle istanze di primo rilascio e di rinnovo delle autorizzazioni per l'anno 2018. Nel termine del 01.12.2017, sono pervenute all'AdSP del Mar Tirreno Centrale n. 7 istanze di cui n.5 di rinnovo ed n.2 di primo rilascio.

Nell'anno 2018 sono state rilasciate n.7 autorizzazioni con validità annuale. In particolare, le Società autorizzate a svolgere i servizi specialistici nello scalo partenopeo sono le seguenti:

Denominazione	Autorizzazione	Oggetto	Durata
Genpa s.a.s	n.131,rep.n.225/2018	Attività di conteggio, separazione, marcatura, campionatura e misurazione della merce ed attività di controllo delle merci nel porto, delle merci in arrivo e in partenza a bordo di navi e dei piani di carico in accordo con il comando nave	Dal 01.01.2018 al 31.12.2018
Turi Transport s.r.l.	n.149,rep.n.257/2018	Movimentazione merci e contenitori con veicoli spola (da sottobordo a magazzino deposito terminal e viceversa con mezzi di proprietà dell'impresa)	Dal 01.01.2018 al 31.12.2018
Logistic and Transport s.r.l.	n.161,rep.n.294/2018	Movimentazione merci e contenitori con veicoli spola (da sottobordo a magazzino deposito terminal e viceversa con mezzi di proprietà dell'impresa)	Dal 01.11.2018 al 31.12.2018
L.G.V. s.r.l.	n.153,rep.n.262/2018	Movimentazione merci e contenitori con veicoli spola (da sottobordo a magazzino deposito terminal e viceversa con mezzi di proprietà dell'impresa)	Dal 01.01.2018 al 31.12.2018
Società Acampora A.D. srl	n.125,rep.n.209/2018	Riempimento e svuotamento contenitori	Dal 01.01.2018 al 31.12.2018
R.G.L. Logistcs srl	n.76,rep. n.139/2018	Riempimento e svuotamento contenitori	Dal 01.01.2018 al 31.12.2018

Per quanto riguarda il **porto di Castellammare di Stabia** con ordinanza n. 27/2006 è stato emanato il *Regolamento concernente la disciplina dei servizi portuali nell'ambito del porto di Castellammare di Stabia - Art. 16 Legge 28.1.1994 n.84 e D.M. del 6.2.2001 n.132*. Ivi sono state individuate le seguenti attività/servizi specialistiche, complementari al ciclo delle operazioni portuali:

1. pesatura a bilico delle merci,
2. conteggio, separazione, marcatura, campionatura, misurazione della merce;
3. movimentazione merci con veicoli spola(da nave a magazzino, deposito terminal e viceversa con mezzi di proprietà dell'impresa autorizzata ai sensi della presente ordinanza);
4. riparazione e ricostruzione imballaggi in genere;
5. riempimento e svuotamento di contenitori;
6. riparazione, lavaggio, fumigatura e operazioni di straordinaria manutenzione di contenitori.

Per ciascuna attività sopra indicata è stabilita una sola autorizzazione.

Nell'anno 2018 non è stata presentata nessuna istanza e, pertanto, non risultano rilasciate autorizzazioni per l'espletamento dei servizi suindicati.

PORTO DI SALERNO

Imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 per servizi portuali	Oggetto dell'Autorizzazione
Amoruso Giuseppe spa Molo trapezio – Porto Commerciale 84121 – Salerno	Pesatura; Riparazione e manutenzione contenitori; Pulizia e lavaggio contenitori; Imballaggio, disimballaggio e connessa cernita delle merci c/proprio Durata: 4 anni scadenza 31/12/2018
Vitale Luigi & C. srl Via Porto,122 84121 – Salerno	Pesatura delle merci. Durata: 4 anni scadenza 31/12/2018
Salerno Container Services spa Via C. Sorgente,98 84121 – Salerno	Riparazione e manutenzione contenitori; pulizia e lavaggio contenitori; imballaggio, disimballaggio e connessa cernita delle merci; Durata: 4 anni scadenza al 31/12/2018
Grimaldi Euromed Via Ligea (interno porto Commerciale)	Trasporto Lavoratori c/proprio Durata: 4 anni scadenza al 31/12/2018

84121 – Salerno	
Salerno Auto terminal Via Ligea (interno Porto commerciale) 84121 – Salerno	Trasporto Lavoratori c/proprio Durata: 4 anni scadenza al 31/12/2018
Schira di Schisano Vincenzo Via Carlo e Luca Giordano 14/A 80055 – Portici (NA)	Trasporto lavoratori conto/ terzi Durata: 4 anni scadenza al 31/12/2018
Salerno Impresa Compagnia Portuale Molo 3 Gennaio interno porto commerciale 84121 – Salerno	Controllo di qualità delle merci; Pesatura; Imballaggio e disimballaggio delle merci. Durata: 4 anni scadenza al 31/12/2018
Salerno Recycling srl Via Tiberio Claudio Felice 84121 – Salerno	Riparazione e manutenzione contenitori; Pulizia e lavaggio Contenitori Imballaggio e disimballaggio delle merci. Durata: 4 anni scadenza al 31/12/2018
Terminal Frutta Salerno srl Via Molo Trapezio – Porto Commerciale 84121 – Salerno	Pesatura; Riparazione e manutenzione contenitori; Imballaggio e disimballaggio delle merci. C/Proprio Durata: 4 anni scadenza al 31/12/2018
SO. CO. FA. SA Società cooperativa via T.Tasso,57 84121- Salerno	Pulizia e Lavaggio contenitori Durata: 3 anni scadenza al 31/12/2018
Salerno Container terminal spa via Camillo Sorgente,72/a 84121 Salerno	Servizio di pesatura Durata: 3 anni scadenza al 31/12/2018

3.2.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18, durata, scadenza e modalità di affidamento della concessione

PORTO DI NAPOLI

Si riportano di seguito i soggetti titolari della concessione ex art.18 L.n.84/94:

1) Co.na.te.co. s.p.a. – atto formale trentennale n.140 del 16/07/08 – validità dal 24/03/1997 al 23/03/2027 – Rilascio concessione su istanza di parte;

2) Soteco s.r.l. – atto formale trentennale n.146 del 12/07/11 – validità dal 03/04/1997 al 02/04/2027 – Rilascio concessione su istanza di parte;

3) Terminal Flavio Gioia s.p.a. – atto formale trentennale n.131 del 06/12/07 – validità dal 12/11/1998 al 11/11/2028 – Rilascio concessione su istanza di parte;

4) Terminal Traghetti Napoli s.r.l. – atto formale trentennale n.141 del 27/01/10 – validità dal 14/04/1997 al 13/04/2027 – Rilascio concessione su istanza di parte;

5) Magazzini Generali Silos Frigoriferi s.p.a. – atto formale trentennale n.127 del 18/01/06 – validità dal 01/01/2006 al 31/12/2035 – Rilascio concessione su istanza di parte;

6) Magazzini Generali Silos Frigoriferi s.p.a. – atto formale trentennale n.128 del 18/01/06 – validità dal 01/01/2006 al 31/12/2035 – Rilascio concessione su istanza di parte;

7) Magazzini Tirreni s.r.l. – Licenza n.7/15 del 15/01/15 – validità dal 25/05/2014 al 31/12/2018 – Rilascio concessione su istanza di parte;

8) Magazzini Tirreni s.r.l. – Licenza n.28/15 del 06/02/15 – validità dal 01/01/2015 al 31/12/2018 – Rilascio concessione su istanza di parte;

9) Logistica Portuale LP s.r.l. – atto formale decennale n.142 del 27/01/10 – validità dal 27/01/2010 al 26/01/2020 – Rilascio concessione su istanza di parte;

10) Garolla s.r.l. – atto formale trentennale n.133 del 18/12/07 – validità dal 01/01/2006 al 31/12/2035 – Rilascio concessione su istanza di parte emesso ai sensi del ;

11) Grandi Navi Veloci s.p.a. Atto di subingresso n.78 del 27.09.2017, rep.n.8167 Snav s.p.a. – atto formale quindicennale n.145 del 13/06/11 – validità dal 13/06/2011 al 12/06/2026 – Rilascio concessione su istanza di parte;

12) Compagnia Marittima Meridionale s.r.l.– licenza n. 46/16 del 04/10/16 - validità dal 01/01/2013 al 31/12/2016 - Rilascio concessione su istanza di parte;

13) NEW TTT LINES srl – atto formale decennale n. 158 - rep. n. 98 del 16/04/2018 – validità dal 16/04/2018 al 15/04/2028 – Rilascio concessione sui stanza di parte.

Nel corso dell'anno 2018, si è concluso l'iter istruttorio, avviato su istanza della NEW TTT Lines srl, per

l'espletamento dell'attività di traffico passeggeri e merci alla banchina 21/22.

Difatti, in data 16/04/2018 è stato sottoscritto l'atto decennale disposto dal Comitato di Gestione con delibera n. 63/2017 di cui si è detto nella precedente relazione.

Inoltre, a seguito di istanze prodotte da alcune società terminaliste che hanno rappresentato l'esigenza di utilizzare ulteriori spazi portuali, per far fronte alle richieste di mercato questa AdSP, all'esito di procedure ad evidenza pubblica, ha rilasciato due concessioni d.m., temporanee, con le quali ha assentito in uso aree d.m. di complessivi 10.000 mq. circa, facenti parti del più ampio piazzale ferroviario, attualmente dismesso.

PORTO DI SALERNO

Le concessioni ex art. 18 L. 84/94, che alla data del 31/12/2018 risultano vigenti sono in n. di 13 e rilasciate per un periodo esennale (esclusivamente per i magazzini generali si è dato corso ad una Accordo ex art 11 legge 241/90 per un periodo di 22 anni). Si segnala, inoltre, che con Delibera n. 3/2016, il Comitato Portuale dell'allora A.P. Salerno ha dato atto dell'applicazione, alle concessioni previgenti, del D.L. del 19 giugno 2015 n. 78, convertito in Legge 6 agosto 2015 n. 125. In particolare, l'art. 7 comma 9 *duodecies*, inserito dalla Legge di conversione n. 125 /2015, ha disposto che le utilizzazioni delle aree di demanio marittimo per finalità diverse da quelle turistiche ricreative, di cantieristica navale, pesca e acquacoltura, in essere al 31 dicembre 2013, sono prorogate fino alla definizione del procedimento di cui al comma 9 – *septiesdecies* e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2016, e sono riportate nell'elenco in allegato.

PRAT.	AUTORITA' CONCEDENTE	Ditta Concessionaria	Scopo della concessione/ Settore merceologico	Località
1/T bis	AP SALERNO	**Magazzini Generali srl** p. iva 00169930658 banchina Ligea Porto commerciale Salerno	Magazzini Generali per Merci Varie	SALERNO
2/T bis	AP SALERNO	**Dr. Cap. Nicola De Cesare sas** p. iva 02142570650, via Roma,278/280 Salerno	Area Merci Varie	SALERNO
3/T bis	AP SALERNO	**Vitale Luigi srl** p. iva 00334900651; via Porto,122 Salerno	Area Merci Varie	SALERNO
4/T bis	AP SALERNO	**Amoruso Giuseppe spa** p. iva 6101650635; piazza Umberto I,1 Salerno	Area Merci Varie	SALERNO
5/T bis	AP SALERNO	**Amoruso Giuseppe spa** p. iva 6101650635; piazza Umberto I,1 Salerno	Capannone Merci Varie	SALERNO
6/T bis	AP SALERNO	**Amoruso Giuseppe spa** p. iva 6101650635; piazza Umberto I,1	Uffici /Area Contenitori	SALERNO

		Salerno		
7/T bis	AP SALERNO	**Terminal Frutta srl** p. iva 01225390655; Molo Trapezio Salerno	Capannone /Area Merci Varie refrigerate	SALERNO
8/T bis	AP SALERNO	**Salerno Container Terminal** p. iva 02626370654 via C. Sorgente 72/a Salerno	Biglietterie/Area Autostrade del mare	SALERNO
9 T bis	AP SALERNO	**Grimaldi Euromed** scpa p. iva 03623660655 p.zza Umberto I,1 Salerno	Biglietterie/Area Autostrade del mare	SALERNO
10/Tbis	AP SALERNO	**Grimaldi Euromed** scpa p. iva 03623660655 p.zza Umberto I,1 Salerno	AreaRotabili	SALERNO
11/Tbis	AP SALERNO	**SAT Salerno Auto Terminal** p. iva 03150160657 via Ligea SALERNO	Uffici/ AreaRotabili	SALERNO
12/Tbis	AP SALERNO	**Salerno Impresa Compagnia Portual**e p. iva 03045260654 piazza Umberto I,1	Area Merci Varie	SALERNO
15T/bis	AP SALERNO	**Salerno Container Terminal** p.iva 02626370654 via c. Sorgente 72/a Salerno	Uffici /Prefabbricati/Area Contenitori	SALERNO

3.2.5 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'art. 16

PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA

Con delibera n.7/2012 dell'allora Autorità Portuale di Napoli, è stata disciplinata la verifica annuale prevista dal comma 6 dell'art.16 l.n.84/94.

In base a quanto previsto dalla delibera cit. nel corso del 2018, la verifica è stata condotta richiedendo alle Società autorizzate i dati consolidati dell'anno 2017 indicati nel *programma operativo* presentato a corredo dell'istanza di rilascio/rinnovo dell'autorizzazione. Dal confronto si rileva che, in termini complessivi, le Società hanno mantenuto un volume di attività in linea a quanto previsto o quanto meno per alcune il decremento è stato marginale e correlato alla leggera flessione che si è registrata in alcune tipologie di traffico nello scalo partenopeo nel 2017 rispetto al 2016.

PORTO DI SALERNO

L'Autorità effettua le verifiche di cui all'art. 16 comma 6 in ordine al programma operativo, sottoponendo l'attività istruttoria al Comitato di gestione per il parere in merito. All'esito delle attività svolte nel 2018 (riferimento anno 2017), non sono emersi elementi di particolare criticità delle imprese autorizzate.

3.2.6 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata dall'art. 17, comma 2, (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17, comma 5

PORTO DI NAPOLI

Nelle more dell'espletamento delle procedure di gara per l'affidamento della fornitura di manodopera portuale temporanea, con delibera Presidente AdSP n. 167/18 del 1.6.18, si è estesa fino al 28/1/2020 la validità della autorizzazione n. 154 rep. n. 6280 del 19.10.10 rilasciata alla società cooperativa a r.l. Compagnia Unica Lavoratori Portuali per il servizio di fornitura di lavoro temporaneo di cui all'art. 17 della Legge 84/94 nel porto di Napoli.

Nell'anno 2018, in relazione all'organico della società aggiudicatrice del servizio, al trend dei traffici marittimi, alle richieste di prestazione giunte dalle imprese terminaliste ed alle messe in quiescenza avvenute nel corso dell'anno, la pianta organica della C.U.L.P. ammonta ad una dotazione di n. 67 unità operative (cd. "pool di manodopera") più 4 unità amministrative ed 1 Presidente.

All'attualità risultano approvate, con Decreto Presidenziale n. 60/2010, le tariffe per la fornitura alle Imprese della manodopera temporanea, con le seguenti modalità:

Giornata base	Euro 195,02
Maggiorazione lavoro con pioggia	Euro 3,25
Maggiorazione per lavoro specializzato	Euro 15,84
Maggiorazione per lavoro a turni continui a seconda del turno effettuato	
Primo e secondo turno feriale	9,20
Terzo turno feriale	28,51
Quarto turno feriale	55,19
Primo turno domenicale	28,51
Secondo e terzo turno domenicale	55,19
quarto turno domenicale	91,98
Primo turno festività nazionale	149,00
Secondo e terzo turno festività nazionale	202,35
Quarto turno festività nazionale	275,93
Incentivo alla produzione a seconda del lavoro effettuato	
Incentivo fisso	23,42 per unità
Incentivi alternativi all'incentivo fisso	
Incentivo contenitori Soteco	0,40 per contenitore per unità
Incentivo contenitori TFG	0,38 per contenitore per unità
Incentivo navi traghetto nuovi assunti	25,56 per unità
Incentivo navi traghetto cond. miglior favore	33,52 per unità
Incentivo fisso Conateco	25,56 per unità
Incentivo cellulosa	Euro 0,04 da 1 a 1.200 tonnellate per ton. per unità
	Euro 0,05 da 1.201 a 1.600 tonnellate per ton. per unità
	Euro 0,06 da 1.601 a 2.000 tonnellate per ton. per unità
	Euro 0,08 oltre 2.000 tonnellate per ton. per unità

Sulla base del "Regolamento disciplinante la fornitura di lavoro temporaneo nell'ambito del Porto di Napoli", l'Autorità Portuale provvede, in via continuativa, ad eseguire controlli volti a verificare l'ottemperanza da parte della società autorizzata alla fornitura di lavoro portuale degli obblighi in materia professionale dei prestatori di lavoro temporaneo.

In particolare, l'Adsp:

- mantiene un tavolo di concertazione tra le varie imprese che attingono alle liste della CULP al fine di organizzare, in via preventiva, un ammontare minimo di turni garantiti che ciascuna impresa si obbliga ad assicurare nei limiti della compatibilità con la gestione aziendale;
- vigila tramite proprio personale il rispetto degli orari di lavoro;
- controlla che non vengano effettuati scambi ingiustificati tra lavoratori;
- si occupa della risoluzione di eventuale vertenze sorte, in relazione all'attività da espletare, tra maestranze e maestranze e tra queste ultime ed il datore di lavoro;
- vigila per il pieno rispetto delle quantità preventivate per ogni turno e tipo di lavoro (rese);
- segnala eventuali comportamenti ostruzionistici posti in essere dai lavoratori."

PORTO DI SALERNO

Per quanto concerne la disciplina del lavoro portuale temporaneo, si evidenzia che in attuazione alle previsioni di cui all'art. 17 della Legge 84/94, come modificato dalla legge 186/2000, l'allora Autorità Portuale di Salerno ha selezionato, con procedure ad evidenza pubblica comunitaria, previo bando, approvato dal Comitato Portuale, l'impresa da autorizzare alla fornitura delle suddette prestazioni, procedendo altresì alla emanazione dei regolamenti di disciplina di esercizio del lavoro portuale temporaneo.

All'esito delle relative procedure selettive, la Cooperativa Unica Lavoratori del Porto "Flavio Gioia" a r.l. è stata individuata quale soggetto idoneo alla prestazione di manodopera temporanea di lavoro portuale e con autorizzazione n. 12/2015 è stato perfezionato il formale rilascio del titolo per un periodo decennale.

All'attualità risultano approvate, con Delibera Presidenziale n. 35/2005 e ss.mm. e con le modalità introdotte dalla citata Legge n. 186/2000, le tariffe per la fornitura alle Imprese della manodopera temporanea, con le seguenti modalità:

TARIFFE PER IMPIEGO GIORNALIERO DEL PERSONALE

Costo diretto e indiretto	euro	178,50
Costo di gestione	euro	25,27
Utile di gestione	euro	19,38
COSTO totale giornaliero	euro	213,15

MAGGIORAZIONI PER LAVORO A TURNI DA APPLICARE SUL COSTO GIORNALIERO

Lavoro Feriale

Maggiorazione 5% x 1° e 2° turno (08,00/14,00 e 14,00/20,00)

Maggiorazione 31% x 3° turno (20,00/02,00)

Maggiorazione 50%x 4° turno (02,00/08,00)

Lavoro Domenicale

Maggiorazione 50 % x 1° e 2° turno

Maggiorazione 50% x 3° turno

Maggiorazione 60% x 4° turno

Lavoro durante festività infrasettimanali e coincidenti con la domenica

Maggiorazione 100% x 1° turno

Maggiorazione 150% x 2° turno

Maggiorazione 180% x 3° e 4° turno

Altre maggiorazioni

Maggiorazione 15% per lavoro disagiato

Maggiorazione del 30 % per lavoro con pioggia.

Straordinario

Maggiorazione 25 % x diurno feriale (08,00/14,00 e 14,00/20,00)

Maggiorazione 50% x notturno feriale

Maggiorazione 65% x diurno festivo

Maggiorazione 75% x notturno festivo.

La pianta organica della società, sottoposta anche alle valutazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevede una dotazione complessiva di n. 104 unità di Pool di manodopera a fronte delle 165 unità originariamente previste, salvo la possibilità di ricorrere alle prestazioni di somministrazione di società all'uopo individuate (nel caso di specie la "Intempo" srl).

In merito allo svolgimento dell'attività di fornitura di manodopera portuale è stato approvato uno specifico regolamento recante norme per l'impiego del lavoro portuale temporaneo che disciplina in dettaglio i rapporti tra l'impresa ex art. 17 e le imprese portuali. Tale regolamento nella prima esperienza applicativa non ha determinato particolari criticità operative.

DITTA	OGGETTO
Cooperativa Unica Lavoratori del Porto a.r.l.	Prestazione di lavoro temporaneo ex art. 17
Rilascio dell'autorizzazione 29/06/2015	Durata decennale

3.2.7 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8, articolo 17

PORTO DI NAPOLI

Nel documento relativo alle "Misure di intervento" in attuazione del Piano dell'Organico (vedi sopra) sono contenute alcune indicazioni riguardanti l'attività di formazione professionale dei lavoratori delle imprese art. 16,17 e 18 che questa Adsp ritiene di dover attuare, al fine di riqualificare parte del personale in organico attraverso l'acquisizione e l'approfondimento di capacità e conoscenze volte a formare operatori e figure professionali più moderne e specializzate al fine di assecondare le nuove esigenze imposte dal mercato di riferimento.

La soc. CULP Napoli, nel Piano di ristrutturazione (vd infra) presentato al fine di accedere ai benefici di cui al comma 15 bis art. 17 legge 84/94 ha inserito, altresì, un progetto di formazione del proprio personale che, per le motivazioni di cui al successivo par. 3.2.8, risulta ancora in stand-by.

PORTO DI SALERNO

In merito alle attività di formazione di cui al comma 8 art. 17 si comunica che l'impresa autorizzata ex art. 17 legge 84/94 alla prestazione di manodopera temporanea procede ad attivare, periodicamente, corsi di formazione sia per i lavoratori in somministrazione che per quelli in organico.

Inoltre, questa Autorità, in attuazione di un protocollo d'intesa siglato presso la Prefettura di Salerno, con le parti sociali e con gli altri Enti operanti in porto, provvede ad organizzare corsi di formazione sulla sicurezza portuale, al fine di implementare il livello di formazione.

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

PORTO DI NAPOLI

La s.c. a r.l. C.U.L.P. Napoli, considerato lo stato di difficoltà economica in cui versa, ha trasmesso via pec in data 5.09.2018 a questa Adsp un "Piano di ristrutturazione aziendale per gli anni 2018/2020" datato 26.07.2018, al fine di accedere ai finanziamenti di cui all'art. 17, co. 15bis della legge 84/94 e ss.mm.ii.

Il suddetto Piano è stato presentato e discusso nella seduta del Comitato di gestione dell'8.10.2018 che, all'esito della discussione, ha ritenuto, tra l'altro, opportuno richiedere alcune integrazioni/chiarimenti in merito al documento di cui trattasi. In data 13.11.2018 – prot. n. 16509 - la s.c.a.r.l. C.U.L.P. ha fatto pervenire le richieste integrazioni al Piano di risanamento presentato.

Con ordine di sevizio n. 32/2018 è stata istituita una specifica Commissione interna, composta da personale dell'Adsp, con il compito di formulare le opportune valutazioni tecniche sul citato Piano di risanamento presentato dalla C.U.L.P. Napoli, per il successivo esame negli organi deputati. Nel documento datato 13.12.2018 sono state riportate le valutazioni tecniche cui è pervenuta la suddetta Commissione interna. Il Piano di risanamento presentato dalla C.U.L.P. Napoli e il documento di valutazione tecnica dello stesso sono

stati presentati e discussi nella seduta dell'Organismo di Partenariato della risorsa mare e nella seduta della Commissione consultiva di Napoli tenutesi in data 20.12.2018.

Con successiva delibera n. 129 del 21.12.2018 il Comitato di gestione ha deliberato di prendere atto delle valutazioni tecniche della Commissione interna dell'Adsp in merito al Piano di risanamento aziendale 2018/2020 presentato dalla Soc. Coop. a r.l. C.U.L.P. Napoli, di cui al documento datato 13.12.2018, non ritenendosi, pertanto, sussistenti le condizioni per l'applicazione del comma 15 bis dell'art.17 legge 84/94 e ss.mm.ii.

PORTO DI SALERNO

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

3.3 Attività di cui all'art. 68 CN e attività residuali

3.3.1 Notizie di carattere generale

Nell'anno 2018 il rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 68 C.Nav. nell'ambito della giurisdizione del **Porto di Napoli** è stato regolato dall'Ordinanza A.P. Napoli n. 3/2004, che ne approvava e ne sanciva il relativo Regolamento. Tale Regolamento è stato poi successivamente modificato con l'Ordinanza n. 24 del 20.12.2006.

Con ordinanza A.P. Napoli n. 25 del 20.12.2006 era stato successivamente approvato e reso esecutivo analogo regolamento anche per il **Porto di Castellammare di Stabia**.

In relazione invece alla giurisdizione del **Porto di Salerno**, la disciplina delle attività industriali, artigianali e commerciali, ex art. 68 C.N., veniva disciplinata dall'ordinanza A.P. Salerno n. 12/09 del 23.11.2009.

Nel corso del 2018 si è proceduto ad avviare un iter procedimentale che ha portato alla emanazione di una nuova regolamentazione unica relativa alla disciplina delle attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nell'intera giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, ovvero i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, che si è concluso con l'emanazione dell'ordinanza n. 2 del 10.01.2019 (consultabile al seguente link https://adsptirrenocentrale.it/wp-content/uploads/2019/01/Ordinanza-n-2-del-10-01-2019.pdf).

3.3.2 Elenco operatori iscritti nei registri

Nel 2018 sono state iscritte nel registro dei soggetti autorizzati ad operare nei Porti di Napoli e Castellammare di Stabia ex art. 68 C. N. n. 160 imprese (vedi Allegato 5).

Si allega, altresì, elenco imprese autorizzate ad operare nel Porto di Salerno (vedi Allegato 6).

4. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

4.1 Manutenzione ordinaria e straordinaria

L'art. 6 della legge n° 84/1994 e s.m.i. prevede tra i compiti dell'Autorità portuale quello relativo alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale.

L'attività di **manutenzione ordinaria** delle parti comuni attiene alla: pulizia degli specchi acquei delle aree portuali e degli arenili e delle scogliere, spese di fornitura di energia elettrica degli impianti elettrici di pubblica illuminazione, che sono state sostenute con fondi propri dell'Autorità Portuale.

Le spese sostenute per la manutenzione ordinaria nell'anno 2018 dall'AdSP, così come risulta dal seguente prospetto:

Interventi di ripristino del tetto e degli intonaci interni dell'edificio adiacente al fabbricato ex-Cirio	€	23.615,11
Manutenzione su impianti di pubblica illuminazione all'interno del porto di Napoli	€	39.140,00
Messa in sicurezza delle torri faro Piazzale Pisacane e ormeggi moli 21-22. Affidamento diretto ai sensi dell'art. co.2 lettera a) del Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i.	€	35.772,99
Lavori di ripristino dei parabordi alla calata Beverello	€	29.219,71
Lavori di manutenzione ordinaria della sede AdSP ubicata al piazzale Pisacane	€	59.994,30
Impianto di climatizzazione a servizio della sede dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale - Impianto di climatizzazione della sede AdSP. Interventi di ripristino del normale funzionamento a ciclo estivo 2018. Vari interventi di riparazione dell'impianto.	€	4.350,00
Affidamento attività di rimozione rifiuti abbandonati nelle aree demaniali marittime del Porto di Napoli	€	42.429,89
Affidamento indagine di mercato finalizzata all'espletamento di un intervento di pulizia della banchina (ormeggio 68 - Darsena Petroli) da prodotti oleosi	€	9.826,50
Intervento urgente di potatura di alberi ubicati nelle aree demaniali marittime del porto di Napoli	€	15.757,52
Verifica periodica dell'impianto di terra ai sensi del D.P.R. 22/10/2001	€	3.050,00

n° 462		
Attività di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti recuperati a seguito di interventi di Polizia Giudiziaria da parte della Capitaneria di Porto di Napoli e/o rifiuti abbandonati nelle aree demaniali marittime del porto di Napoli	€	2.750,80
Manutenzione terminale accesso e ripristino telecamere portineria	€	880,00
Riparazione sbarra di accesso automatizzato presso varco carrabile Immacolatella Vecchia	€	240,00
Riparazione impianto accesso automatizzato press varco carrabile Immacolatella Vecchia del porto di Napoli e fornitura di n. 10 radiocomandi	€	1.037,00
Verifica periodica dell'impianto di terra ai sensi del D.P.R. 22/10/2001 n° 462	€	2.500,00
Affidamento attività di rimozione rifiuti abbandonati nelle aree demaniali marittime del Porto di Napoli	€	34.778,60
Modulo prefabbricato del Punto Mare Masuccio destinato a servizi presso il Porto Masuccio Salernitano – anno 2018 - Servizio di espurgo e smaltimento dei reflui raccolti nel serbatoio	€	11.908,56
"Porto Commerciale di Salerno: Servizio di espurgo e smaltimento dei reflui prodotti dai locali servizi degli uffici della Polizia di Frontiera Marittima di Salerno, ubicati alla banchina Ligea del Porto Commerciale di Salerno"	€	450,00
Porto Masuccio Salernitano/Banchina di riva. Spostamento e successivo riposizionamento di elementi prefabbricati in c.a. (new jersey). Intervento durante servizio di reperibilità tecnica	€	250,00
Servizio di derattizzazione – porti di Salerno - prosecuzione fino al mese di settembre 2018	€	815,52
Isola Ecologica (per oli usati e sostanze inquinanti in genere) al porto commerciale di Salerno – molo Tre Gennaio	€	4.191,00

Con l'attuazione dell'autonomia finanziaria prevista dal comma 983 dell'art. 1 della legge finanziaria 2007, è decaduta l'assegnazione del contributo statale per la manutenzione per le parti comuni (sia ordinaria che straordinaria).

I principali **lavori di manutenzione straordinaria** impegnati nell'esercizio finanziario 2018 per il **PORTO DI NAPOLI** sono riportati nella tabella seguente:

N.	Descrizione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
1	Lavori di realizzazione di una nuova Barcaporta, del tipo "a ribalta" a servizio del bacino di carenaggio n.1 del Porto di Napoli	€ 2.750.000,00	Fondi AdSP	Verifica progettazione esecutiva
2	Lavori di ripristino delle pavimentazioni dell'area adiacente l'Alveo Pollena e di alcune zone alla Calata Granili, Calata Vittorio Veneto e Molo Bausan	€ 1.050.078,06	Fondi AdSP	Gara in corso
3	Lavori di rifacimento e di ripristino della pavimentazione di alcuni tratti della rete stradale del porto di Napoli	€1.209.300,70	Fondi AdSP	Gara in corso
4	Lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino dello stato dei luoghi dell'area demaniale marittima sottoposta a sequestro giudiziario e sottostante i civici n° 21-22 di via Posillipo	€ 234.000,00	Fondi AdSP	Verifica requisiti per aggiudicazione
5	Porto di Napoli - Posizionamento di una telecamera IP DOME sulla torre piloti e relativo collegamento in fibra ottica alla sede dell'AdSP MTC NAPOLI.	€ 104.773,99	Fondi AdSP	Gara in corso

Inoltre nel 2018, risultano impegnati e/o realizzati i seguenti lavori di manutenzione straordinaria di seguito riportati:

N.	Descrizione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
6	Lavori di ripristino dell'area demaniale marittima sottostante i civici nn. 21 e 22 di via Posillipo e sottoposta a sequestro giudiziario. Posa in opera di recinzione, demolizione e movimentazione di pietre e materiali con mezzi meccanici. Rimozioni e trasporto di piante. Nolo a caldo motopontone.	€ 130.211,17	Fondi AdSP	Conluso
7	Realizzazione di un nuovo sistema di illuminazione della diga Foranea Emanuele Filiberto Duca d'Aosta	€ 8.000,00	Fondi AdSP	Conluso

	e dell'antemurale Thaon de Revel			
8	Lavori di rimozione opere abusive sul lungomare di Via Caracciolo e al molo Luise - Attività di supporto alla P.G. della Capitaneria di Porto di Napoli	€ 25.354,41	Fondi AdSP	Concluso
9	Indagini geognostiche nelle aree circostanti l'edificio sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale-Molo Pisacane del Porto di Napoli	€ 13.358,07	Fondi AdSP	In corso
10	Lavori di manutenzione straordinaria con miglioramento sismico dell'immobile denominato ex Casa Del Portuale	€ 107.667,09	Fondi AdSP	In corso
11	Lavori di messa in sicurezza del muro di recinzione su via Nisida adiacente allo stabile denominato "lazzaretto". Messa in sicurezza delle preesistenti lamiere di protezione del muro medesimo.	€ 24.400,00	Fondi AdSP	Concluso
12	Rilievo dello stato di fatto degli impianti elettrico, di illuminazione, di climatizzazione ed antincendio della sede dell'Autorità di Sistema Portuale - Affidamento incarico	€ 26.840,00	Fondi AdSP	In corso
13	Indagini subacquee alla Darsena Acton ed alla banchina di levante del molo Carmine	€ 11.709,07	Fondi AdSP	Concluso
14	Stradone Vigliena/Darsena Petroli/Ormeggio 68 - Indagine geoelettrica finalizzata all'individuazione di eventuali punti di contaminazione da sostanze oleose	€ 9.655,08	Fondi AdSP	Concluso
15	Affidamento indagini subacquee al Molo Beverello	€ 5.734,00	Fondi AdSP	Concluso
16	Manutenzione straordinaria del sistema tecnologico di sicurezza portuale	€ 717.722,41	Fondi AdSP	In corso
17	Rimozione dei rifiuti abbandonati nel capannone ex Cirio ubicato in località Vigliena del Porto di Napoli	€ 30.400,09	Fondi AdSP	Concluso
18	Rimozione dei rifiuti abbandonati nelle aree demaniali marittime del Porto di Napoli: Molo 28, Immacolatella, Calata Vittorio Veneto, Spiaggia di Bagnoli e area MM.GG.	€ 11.308,18	Fondi AdSP	Concluso
19	Messa in sicurezza della Baia di Trentaremi in Posillipo – rimozione di rifiuti e di M.C.A.	€ 265.860,78	Fondi AdSP	Concluso

	dell'arenile e dell'area marina prospiciente la baia			

Risultano in corso:

- **Interventi di ripristino della sgrottatura al piede del tratto di banchina al Molo Angioino lato ponente, ormeggio 6 – Importo € 322.236,98**
  - con Delibera Presidenziale n. 81 del 14.03.18, è stato approvato il progetto esecutivo per gli "Interventi di ripristino della sgrottatura al piede del tratto di banchina al Molo Angioino lato ponente ormeggio 6", redatto da tecnici interni all'Ufficio Grandi Progetti dell'AdSP, per un importo complessivo di € 322.236,98 di cui, € 280.649,98 per lavori (€ 272.879,42 per lavori ed € 7.770,56 per oneri generali di sicurezza non soggetti a ribasso) ed € 41.587,00 per Somme a disposizione dell'Amministrazione;
  - con la medesima Delibera è stato autorizzato l'Ufficio Appalti e Contratti a procedere all'affidamento dei suddetti lavori con procedura negoziata, ex art. 32.co. 2, lettera c) del D.lgs. 50/20016 e s.m.i.; mediante richiesta di offerta (R.d.O.) sulla piattaforma informatica M.E.P.A.;
  - con successiva Delibera n. 149 del 24.05.2018 i lavori venivano affidati alla società "Deep Sea Tecnology Srl" – aggiudicataria della procedura negoziata, ex art. 32.co. 2, lettera c) del D.lgs. 50/20016 e s.m.i., mediante richiesta di offerta (R.d.O.) sulla piattaforma informatica M.E.P.A – con un ribasso offerto del 33.330% sull'importo dei lavori posto a base di gara.
  - i lavori sono stati finanziati con fondi propri dell'AdSP, la relativa spesa, di complessivi € 189.699,269, è stata impegnata sul competente capitolo di bilancio 2018 con la medesima Delibera n. 149/2018;
  - ad oggi, benché i lavori si possono ritenere di fatto conclusi (tranne ultimi lavori di completamento e dettaglio), è in corso la redazione e formalizzazione di una Perizia di variante tecnica di assestamento (senza aumento di spesa), dovuta principalmente ad una diversa tipologia dell'esecuzione dei getti di cls (da mare e non da terra come previsto in progetto) ed al salpamento delle lamiere utilizzate per effettuare i suddetti getti.
- **Lavori di manutenzione straordinaria per il consolidamento della banchina sita al molo Sannazaro a Mergellina – Importo € 524.203,46 – Ultimati;**
  - con delibera n. 328 del 3.10.2016, il Commissario Straordinario dell'A.P. di Napoli, prendeva atto dell'approvazione del progetto da parte del RUP, ne autorizzava la relativa spesa ed indiceva procedura di gara;
  - ad esito della procedura di gara, con delibera n. 30 del 31.01.2017, il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, approvava l'operato della Commissione di Gara ed aggiudicava definitivamente i lavori in oggetto all'impresa Campania Noleggi s.r.l., con sede in Napoli, alla via Strettola S. Anna alle Paludi;
  - in data 14.04.2017 veniva stipulato il Contratto d'Appalto Rep. n. 8005, registrato all'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 al n. 123/2 del 14.04.2017;
  - in data 19.6.2018, con nota AdSP n. 7193, il RUP, su istanza della ditta affidataria, concedeva n. 30 gg. di proroga posticipando il termine per l'ultimazione dei lavori al 15.07.2018;
  - poiché nel corso dei lavori si erano determinate circostanze sopravvenute che richiedevano l'esecuzione di nuove lavorazioni non previste in contratto, con Verbale del 26.06.2018. si provvedeva alla sospensione delle lavorazioni per la redazione di una specifica perizia di variante;
  - detta perizia veniva redatta dal Direttore dei Lavori ai sensi dell'art. 106, comma 1, lettera c) del D.Lgs 50/2016 e, nelle more delle superiori approvazioni, rivestendo le lavorazioni previste in variante carattere di urgenza, con Verbale del 02.07.2018 si provvedeva alla ripresa dei lavori;

- in ragione dell'effettivo periodo di sospensione il termine per l'ultimazione dei lavori veniva traslato al 23.07.2018;
- con Certificato del 05.07.2018 il Direttore dei Lavori attestava l'ultimazione dei lavori in tempo utile;
- successivamente, con Delibera n. 251 del 06.09.2018, il Presidente dell'AdSP MTC, approvava la Perizia di Variante Tecnica e Suppletiva, nonché gli allegati Verbale di Concordamento Nuovi Prezzi e Schema di Atto di Sottomissione;
- in data 26.11.2018 il Direttore dei Lavori ha emesso lo Stato Finale dei lavori, la Relazione sul Conto Finale ed il Certificato di Regolare Esecuzione con il quale ha attestato che i LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER IL CONSOLIDAMENTO DELLA BANCHINA SITA AL MOLO SANNAZARO A MERGELLINA" eseguiti dall'impresa Campania Noleggi s.r.l., con sede in Napoli, alla via Fratelli LUMIERE n. 48/50, sono stati regolarmente eseguiti;
- con delibera n. 17 del 18.01.2019 il Presidente dell'AdSP MTC ha approvato lo Stato Finale dei lavori ed il Certificato di Regolare Esecuzione emessi dal Direttore dei Lavori in data 26.11.2018.

- **Lavori di ristrutturazione ed adeguamento dell'impianto ferroviario interno al porto di Napoli - Importo € 263.579,44 – lavori ultimati.**

  - con delibera n. 118 del 06/04/2017, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha aggiudicato definitivamente i lavori in oggetto all'impresa Simeone e Figli S.r.l., con sede in Napoli, CAP 80125, alla via Terracina, n. 311;
  - detti lavori sono stati affidati con Contratto repertorio n. 8197 del 28.11.2017;
  - con Verbale del 9.04.2018 i lavori sono stati consegnati alla ditta affidataria;
  - con Verbale del 27.06.2018 il Direttore dei lavori ha attestato che gli stessi sono stati ultimati;
  - allo scopo di poter procedere al collaudo dei lavori, con nota AdSP MTC n. 10131 del 27.07.2018, si richiedeva ad RFI di procedere ad sopralluogo finalizzato alle verifiche di agibilità dell'impianto in oggetto;
  - in assenza di riscontro tale richiesta veniva reiterata con nota AdSP n. 15255 del 26.10.2018;
  - il richiesto sopralluogo si teneva in data 28.01.2019;
  - ad oggi, per potere procedere all'emissione del Certificato di regolare esecuzione, si è in attesa della trasmissione da parte di RFI del rapporto tecnico esplicativo delle risultanze del sopralluogo effettuato, già sollecitato con nota AdSP n. 2656 dell'11.02.2019.

I principali **lavori di manutenzione straordinaria** impegnati nell'esercizio finanziario 2018 per il **PORTO DI SALERNO** sono riportati nella tabella seguente:

N.	Descrizione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
1	Lavori di rifacimento delle pavimentazioni delle banchine Trapezio Ponente, Trapezio Testata, Trapezio Levante e porzione Banchina Ligea	€ 2.660.000,00	L.296/06 c.983	Progetto definitivo approvato con DP n.399 del 18/12/2018.

				Progettazione esecutiva in corso
2	Lavori urgenti di spianamento dei fondali del Porto commerciale di Salerno	€ 523.018,00	L.296/06 c.983	Lavori ultimati il 15/02/2018. Certificato di regolare esecuzione del 09/04/2018
3	Briccole p.o. n.25 *(realizzazione briccola n.5 e riparazione briccola n.2)*	€ 765.000,00	L.296/06 c.983	Progetto esecutivo approvato con DP n. n.205 del 04/07/2018. Procedura di gara da avviare
4	Lavori urgenti di rifacimento della viabilità e delle pavimentazioni del Porto commerciale di Salerno	€ 315.000,00	L.296/06 c.983	Lavori in corso. Aggiudicati con Delibera n. 171 del 06/06/2018 e avviati in data 14/11/2018
5	Realizzazione del collegamento impianto di sollevamento e recapito reflui al collettore principale del Molo Manfredi	€ 200.000,00	L.296/06 c.983	Attività in corso Lavori da coordinarsi con i lavori di sistemazione del molo Manfredi, in corso di esecuzione a cura del Provveditorato
6	Lavori di manutenzione straordinaria del fabbricato demaniale marittimo denominato “ex casa del portuale” al Molo Manfredi	€ 170.000,00	L.296/06 c.983	Lavori in corso. Aggiudicati con Delibera n. 244 del 31/08/2018 e avviati in data

				18/12/2018
7	Realizzazione bitte di ormeggio radice Molo Manfredi	€ 180.000,00	L.296/06 c.983	Progetto di fattibilità tecnico economica. Progettazione definitiva da avviare
8	Lavori di messa in sicurezza del fabbricato demaniale marittimo sito in via Porto 33 denominato ex casa Musella	€ 150.000,00	L.296/06 c.983	Progetto definitivo redatto. Acquisizione pareri in corso.
9	Lavori di manutenzione stradale	€ 8.386,36	Fondi AdSP	Concluso
10	Lavori manutenzione impianti elettrici e telematici del Porto commerciale	€ 51.548,97	L.296/06 c.983	In corso
11	Lavori manutenzione Stazione Marittima Molo Manfredi	€ 49.191,40	L.296/06 c.983	In corso

4.2 Grande infrastrutturazione: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte

I lavori di grande infrastrutturazione in corso di esecuzione nell'anno 2018 sono i seguenti:

1) Lavori di ***"Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA"*** esso corrisponde ad un lotto funzionale di un lavoro più ampio inizialmente denominato "Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti.

Infatti, a seguito delle prescrizioni che ha subito il progetto in corso della sua approvazione, ai finanziamenti concessi, ad alcune esigenze operative quali la messa in esercizio del nuovo sistema di captazione dell'acqua di raffreddamento della centrale ex Enel, nonché dopo che è venuto a mancare il materiale proveniente dalla rimozione della colmata di Bagnoli, tale progetto è stato suddiviso nei seguenti interventi:

1) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata – NUOVO CIRCUITO DI PRESA ACQUA DI RAFFREDAMENTO PER LA CENTRALE DI NAPOLI ORIENTALE E MISURE DI SICUREZZA DI EMERGENZA DELLA FALDA AI FINI DEL D.M. 471/99, per l'importo complessivo di € 13.790.000,00 (ultimati in data 15.03.2011 e Collaudati in data 17.12.2012);

2) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata – STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA;

3) Riempimento della cassa di colmata darsena di Levante attraverso l'utilizzo dei sedimenti non pericolosi

provenienti dal dragaggio dei fondali dell'area Portuale di Napoli;

4) Collegamento stradale e ferroviario, interno ed esterno all'ambito portuale, per il terminal di levante.

Relativamente all'intervento n. 2 Con delibera n. 626 del 10.11.2008 è stato approvato il progetto esecutivo relativo ai lavori di "***Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti – 2° stralcio - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA***", dell'importo complessivo di € 154.000.000,00.

In data 20.09.2010 con delibera n. 458 sono stati aggiudicati i lavori in oggetto all'A.T.I. Trevi S.p.A. /Consorzio Ravennate/ SLED S.p.A./ CCC Soc. Coop..

La consegna dei lavori è stata disposta in via d'urgenza in data 28.09.2011 relativamente ad alcune parti dell'intervento, in data 18.07.2012 si proceduto ad una consegna parziale dei lavori. I lavori si sono conclusi in data 20.12.2016 fatta eccezione per lavori di piccola entità ultimati in data 17.03.2017.

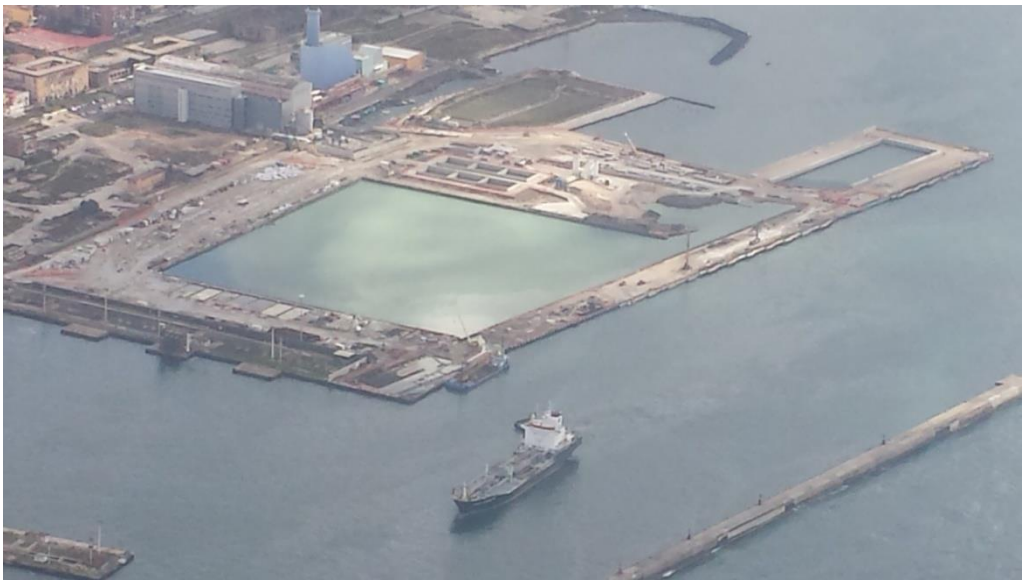
Nel corso dell'esecuzione dell'appalto sono state approvate le perizie di varianti in ultimo, con delibera n.183 del 03.06.2015, per l'importo complessivo di € 150.864.761,56 distinto in € 114.569.560,54 per lavori (compresi gli oneri per la sicurezza), € 181.426,84 per lavori in economia, € 10.007,43 corresponsione del 50% economia variante migliorativa ed € 36.103.766,75 per somme a disposizione dell'amministrazione.

Si ricapitolano i finanziamenti assegnati all'intervento in argomento e gli impegni di spesa relativi sia ai lavori appaltati sia alle rispettive somme a disposizione dell'amministrazione oltre agli importi fino ad oggi già liquidati.

L'importo complessivo del progetto di € 150.864.761,56 risulta cosi finanziato:

Fondi di cui alla Legge 388/2000 - D.M. 2.05.2001	**€ 21.118.968,16**
Fondi del Ministero Infrastrutture e Trasporti D.M. n. 3199 del 29.03.2006, protocollo di intesa rep. n. 65 sottoscritto in data 24.11.2006, protocollo d'intesa integrativo rep. n. 53 del 17.7.2012;	**€ 104.745.793,40**
Fondi previsti dall'art. 1 comma 991 della legge n. 296/2006 - D.M. n. 10628 del 17.4.2013, protocollo d'intesa n. 4157 dell'11.4.2013.	**€ 25.000.000,00**
	€ 150.864.761,56

Nell'anno 2018 è stato emesso il Certificato di Collaudo Tecnico amministrativo in data 23.02.2018 ed approvato con delibera n. 74 del 05.03.2018.



Darsena di Levante

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

Con delibera n. 545 dell'11.11.2010 sono stati aggiudicati alla SOCIETA' ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A..

Il progetto esecutivo, redatto come da contratto dall'impresa appaltatrice, è stato approvato con delibera n. 409 del 4.10.2012 per un importo complessivo di € 23.170.000,00 di cui € 18.130.353,71 a base d'appalto (€ 16.939.535,11 per lavori, € 851.995,60 per oneri della sicurezza e € 338.823,00 per la progettazione esecutiva) e € 5.039.646,29 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

Con delibera n. 175 del 31.05.2017 è stata approvata la perizia di variante per l'importo complessivo di € 29.000.000,00 di cui € 23.933.857,96 a base d'appalto e € 5.066.142,04 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

L'importo complessivo del progetto risulta finanziato per € 12.170.000,00 con i fondi previsti dalla legge 166 del 1.08.2002 – D.M. 3.06.2004, per € 8.300.000,00 con fondi di cui alla legge 388/2000 – D.M. 02.05.2001e per € 8.530.000,00 con fondi propri A.P.

Lo Stato di Avanzamento Lavori n. 7 a tutto il 13.12.2017 (emesso in data 22.12.2017) ammonta ed € 8.780.384,41, pari a circa il 40% dell'importo contrattuale.

Detti lavori dovevano ultimarsi entro la data del 12.02.2020 ma, sono stati di fatto sospesi dal 8.01.2018 in quanto, la società Condotte d'Acqua S.p.A. appaltatrice dei lavori in argomento, ha presentato presso il Tribunale competente domanda ai sensi dell'art. 161 della legge Fallimentare per definire un accordo di ristrutturazione (ex art. 182bis) o un concordato preventivo in continuità aziendale (ex art. 186bis).

Dopo una serie di solleciti e contestazioni da parte dell'amministrazione, con delibera n. 5 del 9.01.2019 sono stati dichiarati risolti i contratti in essere per la realizzazione dei lavori in argomento, con la suddetta società, per grave inadempimento e grave ritardo ai sensi e per gli effetti dell'art. 136 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

Si stanno svolgendo gli adempimenti previsti dall'art. 138 e dall'art. 139 del D.Lgs.163/2006 e s.m.i. (stato di consistenza dei lavori eseguiti) e si stanno avviando le procedure di affidamento previste dall'art. 140 del D.Lgs.163/2006 e s.m.i. con scorrimento in graduatoria.

3) Lavori di "***Adeguamento e ristrutturazione del terminal contenitori del molo di levante Flavio Gioia e Calata Granili***"

Il progetto esecutivo è stato approvato con delibera n. 586 del 29.11.2010 per l'importo complessivo di € 15.653.000,00 di cui € 12.880.914,14 per lavori a base di appalto (€ 12.767.278,23 per lavori soggetti a ribasso d'asta e € 192.809,41 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso) e € 2.772.085,86 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

A conclusione della procedura ristretta ai sensi dell'art. 55, comma 1 del Codice degli appalti D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., con aggiudicazione con delibera n. 136 del 9.04.2013 all'offerta economicamente più vantaggiosa ex art. 86, 87 e 88 dello stesso decreto della Società italiana per Condotte d'Acqua S.p.A., che ha conseguito un punteggio complessivo di 95,161 punti per un offerto economica col 22,13% di ribasso.

Per la stipula del contratto si sono verificate alcune problematiche legate alla mancata disponibilità dell'area in radice del molo e una volta risolte, la società Condotte d'Acqua S.p.A. appaltatrice dei lavori in argomento, ha presentato presso il Tribunale competente domanda ai sensi dell'art. 161 della legge Fallimentare per definire un accordo di ristrutturazione (ex art. 182bis) o un concordato preventivo in continuità aziendale (ex art. 186bis).

Con delibera A.P. n.298 del 16.10.201 8 è stata revocata l'aggiudicazione dei lavori alla Società per Condotte D'Acqua S.p.a. e. tramite scorrimento in graduatoria. sono stati aggiudicati provvisoriamente all'ATI SIF S.p.A. / TRAMOTER S.r.l. all'esito della verifica di congruità dell'offerta;

4) Lavori di **"*Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine*".**

Consolidamento del molo Carmine-Stato di progetto

Con delibera n. 447 del 30.11.2006 è stata aggiudicata la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori all'A.T.I. SLED S.p.A./AIROLA PALI s.r.l., che ha offerto un ribasso del 21,560%.

Con delibera A.P. n. 520 del 22.11.2013 è stata disposta la risoluzione del contratto rep. n. 4953 del 28.02.2007 nonché dell'Atto Aggiuntivo rep. n. 6584 del 29.07.2011, ai sensi dell'art.136 del D. Lgs. 163/2006 per il grave inadempimento;

Con delibera A.P. n. 265 del 23.10.2014 è stata approvata la perizia di completamento dei lavori in argomento, trasmessa in data 3.10.2014 dal Direttore dei lavori e affidandoli gli stessi all'A.T.I. Savarese Costruzioni Generali S.p.A./ICAD Costruzioni Generali s.r.l./Lemapod s.r.l., individuata ai sensi dell'art. 140 del D.Lgs. n. 163/06.

In data 16.06.2015 sono stati consegnati i relativi lavori, che si sono conclusi in data 16.09.2016.

Il Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo è stato sottoscritto dal collaudatore e dal rappresentante della società esecutrice in data 21.11.2017 ed è stato approvato con delibera AdSP n. 73 del 5.03.2018.

5) Lavori di "**Risanamento e messa in sicurezza della banchina n. 33b nel piazzale nord del bacino di carenaggio n. 3**".

Con delibera A.P. n. 356 del 24.12.2014 fu approvato il progetto a base di gara ed impegnata la spesa per l'importo complessivo dell'intervento di € 15.900.000,00.

Con delibera n. 279 del 18.08.2015 è stato approvato il bando di gara, in data 26.09.2016 si è tenuta la prima seduta pubblica della commissione amministrativa. Dalla data del 13.03.2017 al 13 luglio 2017 si è svolta la procedura di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa da parte della Commissione tecnica.

Con delibera, n. 207 del 19.07.2017, la gara dei lavori in argomento è stata aggiudicata all'A.T.I. Impresa Costruzioni MENTUCCI ALDO s.r.l./Imprese Generali Riunite s.r.l. / S.I.F. Società Italiana Fondazioni S.p.A.; che aveva ottenuto il punteggio totale maggiore pari a punti 90,021 (offerta tecnica punti 72,392; offerta economica punti 17,629 con il ribasso del 32,601%).

In data 21.09.2017 è stato notificato il ricorso da parte del Consorzio Stabile Grandi Lavori s.c.r.l. (assunto a prot. AdSP n. 4970), relativo al possesso dei requisiti della prima classificata. Il TAR Campania con sentenza n. 5422 del 16.11.2017, ha respinto il ricorso incidentale della Mentucci Aldo s.r.l. ed accolto il ricorso principale del Consorzio Stabile Grandi Lavori s.c.r.l. limitatamente alla domanda di accertamento di illegittimità del silenzio serbato sulla diffida ed ordinato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale di provvedere in maniera espressa su di essa entro il termine di 30 giorni.

Con nota prot. AdSP n. 681 del 7.11.2017 l'Amministrazione, ha provveduto in maniera espressa a riscontrare la diffida 3.08.2017 della seconda classificata Consorzio Stabile Grandi Lavori.

In data 12.12.2017 sono stati notificati il secondo ricorso al TAR e l'appello al Consiglio di Stato da parte del citato Consorzio (assunti a prot. AdSP n. 6284 e n. 6287).

Il Consiglio di Stato, Decreto n. 5364 del 12.12.2017 ha respinto l'istanza, avanzata dal C.S.G.L., volta alla sospensione dell'efficacia della sentenza breve del T.A.R. Campania – NAPOLI n. 5422/2017. Il TAR Campania con sentenza n. 2782/18 del 26.04.2018, ha respinto il secondo ricorso stante la ravvisata infondatezza di tutte le censure proposte.

Il Consorzio Stabile Grandi Lavori ha proposto, appello, acquisito al prot. AdSP n. 8823 dell'11.07.2018, al Consiglio di Stato avverso la sentenza del TAR Napoli n. 2782/18.

il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 195 pubblicata in data 9.01.2019, ha accolto il ricorso in appello proposto dal Consorzio Stabile Grandi Lavori, dichiarando "*l'inefficacia del contratto, ai sensi dell'art. 122 c.p.a., con decorrenza ex tunc, sin dalla stipulazione dello stesso, potendosi, inoltre, disporsi il subentro nello stesso dell'appellante, come dallo stesso richiesto, previa eventuale verifica dei requisiti di legge, secondo quanto stabilito dalla disciplina di gara e dal D.lgs. 163/2006*".

Con delibera n. 24.01.2019, in ottemperanza alla suddetta sentenza n. 195/2019 è stata annullata la delibera n. 207/2017, e si aggiudicava definitivamente la progettazione esecutiva ed i lavori di "Risanamento e messa in sicurezza della banchina n.33b nel piazzale nord del bacino di carenaggio n.3" al Consorzio Stabile Grandi Lavori s.c.r.l., con sede in Roma CAP 00187 Piazza del Popolo n. 18, che ha ottenuto in punteggio totale pari a punti 89,681 ed offerto il ribasso del 46,233% sul prezzo a base di gara, per l'importo complessivo € 7.962.311,15.

In data 27.02.2019 è stato notificato il ricorso in Cassazione da parte dell'A.T.I. Impresa Costruzioni MENTUCCI ALDO s.r.l., avverso la sentenza del C.S. 195/19. (assunto a prot. AdSP n. 4030).

Sono state avviate le attività propedeutiche alla stipula del nuovo Contratto d'appalto.

I lavori in argomento sono finanziati per la somma di € 10.809.000,00 con i fondi di cui all'art. 1, comma 983 della legge n. 296/06 – D.D. 14.4.2014 e per la somma di € 5.091.000,00 con i fondi propri dell'Autorità portuale.

6) Lavori di **"Progettazione esecutiva ed esecuzione lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale".**

Depuratore MBR per rete fognaria portuale

Con delibera A.P. n. 180 dell'11.07.2014 è stato approvato il progetto a base di gara ed impegnata la spesa per l'importo complessivo dell'intervento di € 5.800.000,00 sui "fondi propri dell'Autorità Portuale". In merito, in ottemperanza alle prescrizioni del C.T.A. n. 90 del 23.10.2013 tale progetto ha avuto un incremento di spesa di € 500.000,00 rispetto all'importo di € 5.300.000,00 preventivato che ha trovato copertura finanziaria negli stanziamenti di bilancio dell'Autorità Portuale.

A seguito di gara di appalto, con delibera A.P. n. 231 del 2.07.2015 la Progettazione esecutiva ed i Lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale venivano aggiudicati all'ATI Consorzio Cooperative Costruzioni/SAVARESE Costruzioni S.p.A.;

Con Verbale del 6.10.2016, il RUP disponeva l'inizio delle attività di redazione del progetto esecutivo. Nel corso delle attività di verifica del progetto esecutivo, veniva notificata all'AdSP la sentenza n. 01804/2017 del 22.03.2017 sul ricorso proposto dalla società GEA Generale Epurazione Ambiente S.p.A. contro l'Autorità Portuale di Napoli, con la quale il TAR Campania disponeva l'annullamento del provvedimento di esclusione della GEA dalla procedura di gara e della delibera di aggiudicazione definitiva n. 231/2015 in favore all'ATI Consorzio Cooperative Costruzioni/SAVARESE Costruzioni S.p.A.;e condannava l'Autorità Portuale di Napoli ad aggiudicare in favore della GEA l'appalto in oggetto;

Con delibera n. 212 del 19.07.2017 veniva revocata la citata delibera n. 231/2015 di aggiudicazione all'ATI Consorzio Cooperative Costruzioni/SAVARESE Costruzioni S.p.A. con la risoluzione del relativo contratto ed aggiudicava definitivamente l'appalto alla società S.I.A. che nel frattempo era subentrata alla società G.E.A. per effetto di scissione parziale proporzionale.

Pertanto in data 28.12.2017 con Contratto Repertorio n. 8224, registrato all'Agenzia delle Entrate, Ufficio Napoli 3 al n. 2/2 dell'08.01.2018, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale affidava in appalto all'impresa Società Italiana dell'Acqua S.r.l., la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale.

Attività svolte nel 2018:

- con Verbale del 15.01.2018 il Responsabile del Procedimento, ai sensi dell'art. 5 del Contratto di Appalto, alla presenza dei rappresentanti dell'A.T.I. ITALSOCOTEC S.p.A./RINA SERVICES S.p.A. affidataria delle attività di supporto al RUP per la verifica e la rispondenza alle normative vigenti degli elaborati progettuali, ordinava alla S.I.A. s.r.l. di avviare ogni attività necessaria a produrre il progetto esecutivo completo di tutti i documenti previsti dal DPR 207/10;

- nel corso delle riunioni tecniche tenutesi fra il RUP, i progettisti ed i tecnici ITALSOCOTEC, sia in fase preparatoria, sia durante l'iter progettuale, si manifestava la necessità di apportare alcune modifiche al progetto definitivo posto a base di gara in ragione di mutate esigenze dell'AdSP nonché per sopravvenute disposizioni legislative e regolamentari;

- infatti, al momento della redazione del progetto definitivo non era ancora stato realizzato il "Posto Unico di Ispezione Frontaliera 2", afferente al terminal Flavio Gioia, e, quindi, non si era tenuto conto delle possibili interferenze, sia in fase di esecuzione, sia in fase di gestione, derivanti dal significativo volume di traffico in ingresso ed in uscita dal PIF. Inoltre il dimensionamento strutturale eseguito nell'ambito della redazione del Progetto Definitivo era stato condotto sulla scorta dei risultati della campagna d'indagini geotecniche realizzata nel 2007, antecedentemente all'entrata in vigore del DM Infrastrutture 14.01.2008 "Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni" è, pertanto, è stato necessario condurre una nuova campagna d'indagini sulla scorta dei cui risultati si è ritenuto opportuno riconsiderare e ridimensionare il sistema fondale ed alcuni elementi strutturali in elevazione.

- in data 16.04.2018, con nota assunta al protocollo AdSP n. 2501, l'impresa affidataria S.I.A. srl trasmetteva il progetto esecutivo;

- in data 15.05.2018, con nota prot AdSP n. 4614, venivano trasmessi all'A.T.I. ITALSOCOTEC / R.I.N.A. INDUSTRY gli elaborati progettuali costituenti la versione completa del Progetto Esecutivo che venivano successivamente integrati con nota AdSP n. 5836 del 30.05.2018;

- sulla scorta della documentazione trasmessale, ITALSOCOTEC svolgeva le richieste verifiche e richiedeva ai progettisti di aggiornare ed integrare il progetto esecutivo dei lavori in argomento;

- a conclusione di tale iter, con nota n. 560 dell'1.10.2018, acquisita in pari data al prot. AdSP n. 13397, la S.I.A. s.r.l. trasmetteva la revisione finale del progetto esecutivo;

- conseguentemente, ad esito delle attività di propria competenza, avendo provveduto alla verifica di tutta la documentazione ricevuta nonché della revisione finale del progetto esecutivo, con nota CP/ac/245 del 2.10.2018, acquisita in pari data al prot. AdSP n. 13590, ITALSOCOTEC trasmetteva l'aggiornamento definitivo del suo "Rapporto di Ispezione Conclusivo" con cui, nelle note conclusive (cfr. par. 8) rappresentava che *"il controllo finale svolto da ITS sul progetto esecutivo, ha evidenziato che la documentazione è stata implementata e correttamente revisionata nell'ultima revisione progettuale, pertanto tutte le prescrizioni sollevate nel corso dell'iter di verifica risultano superate"*;

- in data 23.11.2018, il Responsabile del Procedimento, esaminati gli elaborati progettuali, sulla scorta del verbale redatto dal C.S.E. e del documento denominato "Rapporto di Ispezione Conclusivo" trasmesso da ITALSOCOTEC in data 2.10.2018, emetteva il Verbale di Validazione del Progetto Esecutivo dei lavori in argomento;

- detto progetto esecutivo veniva approvato con delibera AdSP n. 378 del 6.12.2018 con il seguente Quadro Economico Generale, rimodulato in ragione delle modificazioni apportate al progetto definitivo;
- per effetto delle modificazioni apportate alle lavorazioni contemplate nel progetto definitivo e dettagliate nel progetto esecutivo l'importo complessivo netto dell'appalto ammonta ad € 4.046.562,43, di cui € 3.865.289,62 (compreso oneri diretti sicurezza) per esecuzione lavori, € 113.297,81 per oneri specifici della sicurezza (non soggetti a ribasso) ed € 67.975,00 per progettazione esecutiva.

Detti importi risultano, altresì, così articolati :

Lavori	***€ 3.636.589,74***
Gestione Impianto per 12 mesi	***€ 217.740,12***
Monitoraggio durante il periodo di gestione	***€ 10.959,76***
Totale Lavori	***€ 3.865.289,62***
ONERI DI SICUREZZA SPECIFICI	***€ 113.297,81***
SPESE PER LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA	***€ 67.975,00***
Totale Complessivo Lavori	***€ 4.046.562,43***
Somme a disposizione	***€ 1.753.437,57***
TOTALE GENERALE	**€ 5.800.000,00**

- In data 20.12.2018 il Direttore dei Lavori e la società esecutrice hanno sottoscritto il Verbale di Consegna fissando al 21.11.2019 il termine per l'ultimazione degli stessi.
- Al momento i lavori sono regolarmente in corso.

7) Lavori di "**Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane**".

Con delibera A.P. n. 434 del 22.12.2015 è stato approvato il progetto definitivo ed impegnata la relativa spesa.

Detto intervento dell'importo complessivo di € 11.500.000,00 (di cui € 10.427.554,70, per lavori ed € 1.072.445,30 per somme a disposizione dell'amministrazione) è stato finanziato per la somma di € 2.815.883,90 con i fondi previsti dalla legge 166/2002, per la somma di € 8.221.254,60 con i fondi di cui all'art. 1, comma 983 della legge n. 296/06 e per la somma € 462.861,5 con fondi propri dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno centrale.

È in corso la procedura di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva.

Con delibera n. 222 del 24 luglio 2018, sono stati approvati gli atti propedeutici alle procedure di gara, tra cui il bando di gara, per il servizio di ingegneria per la progettazione esecutiva, il coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione, la direzione dei lavori, il coordinamento della sicurezza in fase esecutiva, oltre a

prestazioni integrative inerenti ai lavori in argomento per l'importo complessivo di € 635.033,89 di cui € 500.499,60 a base d'asta ed 134.534,29 per IVA ed oneri previdenziali;

Con la suddetta delibera n. 222/2018 è stato autorizzato l'Ufficio Contratti di procedere all'individuazione dell'affidatario dei servizi in argomento, ai sensi dell'art. 60 comma 1) del D. Lgs. 50/2016, con il criterio di aggiudicazione previsto dall'art. 95 (offerta economicamente più vantaggiosa).

Con delibere n. 377 del 6.12.2018 e n. 411 del 21.12.2018, è stato approvato l'operato del Seggio di Gara espletato nelle sedute pubbliche del 29, 30 ottobre e 26 novembre 2018 ammettendo, alla seconda fase della procedura di gara di che trattasi i n. 6 concorrenti che hanno prodotto documentazione conforme alle richieste del bando di gara ed escludendone n. 1.

Con delibera n. 4 del 9.01.2019 è stata nominata la commissione giudicatrice della gara in argomento.

In data 29.03.2019 è stata aggiudicata provvisoriamente la gara e si dovrà procedere alla verifica dell'anomalia dell'offerta.

8) Lavori di "Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine".

Con delibera n. 677 del 23.12.2010 fù approvato il progetto esecutivo dell'importo complessivo di € 23.500.000,00 ed assunto il relativo impegno di spesa. Con delibera n. 678 del 23.12.2010, fù autorizzato l'ufficio contratti ad espletare la procedura per l'affidamento dei lavori in argomento e fù pubblicato ed bando di gara in data 3.01.2011.

Tale procedura di gara fu sospesa e non più ripresa per alcune problematiche di carattere tecnico-ambientale, oltre che di notevole interferenza con le attività portuali tali da inficiare l'effettiva disponibilità delle aree per la realizzazione dei lavori.

Inoltre si è avuta una rimodulazione del finanziamento, per cui è stato riprogettato solo un primo lotto dell'intervento dell'importo complessivo di € 12.000.000,00 di cui € 9.500.000,00 per lavori a base di appalto (€ 9.200.000,00 per lavori soggetti a ribasso d'asta e € 300.000,00 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso) e € 2.500.000,00 per somme a disposizione dell'Amministrazione;

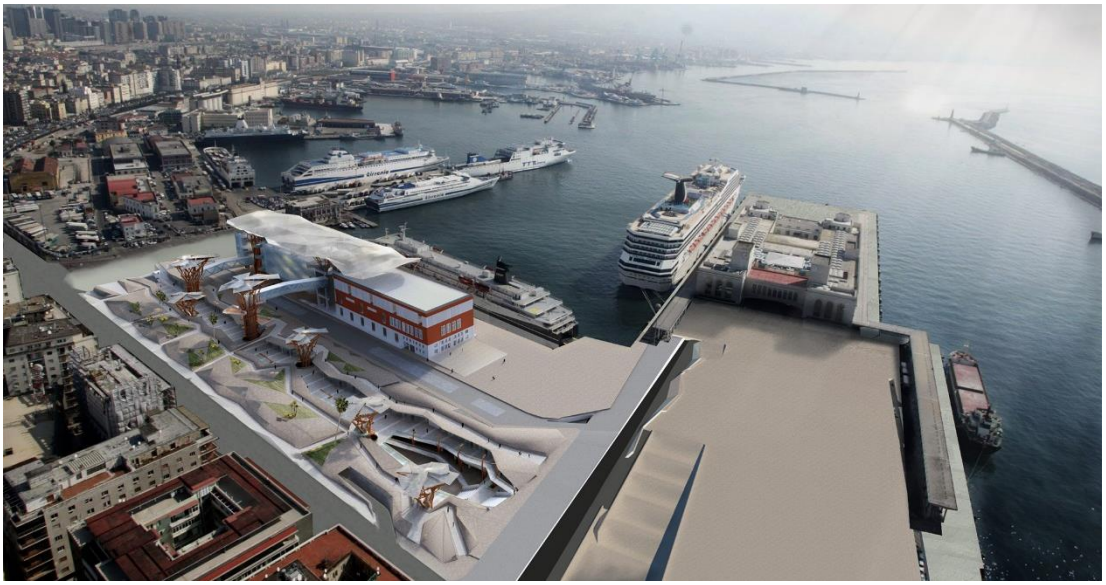
Il progetto risulta finanziato con i fondi di cui alla legge 166 del 1.08.2002 – D.M. 3.06.2004, per € 12.000.000,00 come risulta dalla variazione di programma approvato con Decreto Ministeriale n. 215 del 8.11.2017, registrato alla Corte dei Conti in data 18.01.2018.

La verifica del progetto esecutivo dei lavori in argomento, è stata effettuata dall'A.T.I. ITALSOCOTEC S.p.A./ RINA INDUSTRY s.r.l., nell'ambito della convenzione rep. N. 4345 del 10.12.2004, (nota prot. AdSP n. 4360 del 10.05.2018), che ha trasmesso il proprio Rapporto di Ispezione Intermedio, con nota assunta a prot. AdSP n. 18279 in data 6.12.2018

Con nota prot. AdSP n. 351 del 8.01.2019, detto rapporto è stato trasmesso all'ACQUATECNO s.r.l. progettisti dei lavori in argomento, nell'ambito della CONVENZIONE del 30.07.2004, rep. A.P. n. 4309 e successivi atti aggiuntivi (affidata all'A.T.I. TECHNITAL S.p.A./ SERVIZI INTEGRATI s.r.l./ ACQUATECNO s.r.l./ S.I.S.P.I. s.r.l./ PROGIN S.p.A.), per gli adempimenti di competenza.

9) Interventi di Riqualificazione dell'Area Monumentale del Porto di Napoli.

Nell'ambito del progetto complessivo ed unitario di Riqualificazione dell'intera Area Monumentale del Porto di Napoli (calata Beverello – Immacolatella Vecchia), l'obiettivo prioritario che si e posto l'AdSP è quello di realizzare in prima fase i lavori di Riqualificazione della Calata Beverello con la sistemazione ed il potenziamento delle infrastrutture esistenti, il miglioramento della qualità dei servizi offerti agli utenti del traffico passeggeri e la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri per il traffico delle unità veloci di collegamento con le isole del golfo Di Napoli; in seconda fase il recupero dell'edificio ex Magazzini generali da destinare a funzioni museali (museo del mare e dell'emigrazione) ed il suo raddoppio da destinare ad attività universitarie legate al mare (Università Parthenope).



Recupero dell'edificio ex Magazzini generali

Nell'anno 2016, sono state avviate le attività di verifica, ex DPR 207/2010 (affidate al Provveditorato Interregionale per le OO.PP. nell'ambito della Convenzione Quadro n. 7666 del 10.07.2014 e Atto aggiuntivo n. 7740 del 29.05.2015), del Progetto definitivo di Riqualificazione della Calata Beverello e del Progetto preliminare di Recupero dell'edificio ex Magazzini Generali alla Calata Piliero.

Contestualmente, per quanto attiene il progetto definitivo relativo alla Calata Beverello, sono state avviate le attività per l'acquisizione di tutti i pareri/nulla osta previsti per legge. In tal senso, in data 20.06.2016, si è svolta, presso la sede dell'AdSP, la prima riunione della Conferenza dei Servizi indetta ex art. 14 legge 241/1990 e s.m.i.

Per la realizzazione delle opere i suddetti progetti non prevedevano fonti di finanziamento pubbliche, né contributi economici da parte dell'A.P., ma l'investimento necessario per la realizzazione degli interventi, era previsto a totale carico del futuro concessionario (ovvero, gara per concessione, realizzazione e gestione).

Tale previsione è stata, successivamente, rivista dall'AdSP, che ha ritenuto opportuno, per la realizzazione di tali interventi, attivare la richiesta di finanziamenti pubblici; pertanto, nei primi mesi del 2017 è stato richiesto il finanziamento al MIT, a cui è stato trasmesso il seguente prospetto.

RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA, ARCHITETTONICA E FUNZIONALE
DELL'AREA MONUMENTALE DEL PORTO DI NAPOLI - ATTO NOVATIVO N.7191 DEL 26.11.2013
(gennaio 2017)

LIVELLO PROGETTAZIONE	PROGETTO	IMPORTO PARCHEGGI E OPERE CONNESSE	IMPORTO OPERE	IMPORTO TOTALE LAVORI	IMPORTO QUADRO ECONOMICO
DEFINITIVO	**RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO BEVERELLO**	-	-	12.604.313,45	**18.030.000,00**
PRELIMINARE	**EDIFICIO EX MAGAZZINI GENERALI RECUPERO DELLE VOLUMETRIE ESISTENTI**	-	-	16.531.537,50	**20.097.676,70**
PRELIMINARE	**EDIFICIO EX MAGAZZINI GENERALI NUOVA VOLUMETRIA E PARCHEGGIO SULLA CALATA PILIERO (posti auto 147 +143 = 290)**	11.546.144,47	23.402.145,74	34.948.290,21	**37.385.135,91**
CANTIERABILI CON COMPLETAMENTO ENTRO IL 2020 - **TOTALE**		11.546.144,47	23.402.145,74	64.084.141,16	**75.512.812,61**
DEFINITIVO	**VIABILITA' E PARCHEGGI SOTTOSTANTI LA STRIP, NUOVI EDIFICI STRIP COMMERCIALE E PASSEGGIATA (posti auto 323, posti ciclomotori 221)**	15.409.474,30	45.010.706,37	60.420.180,67	**74.056.632,99**
	TOTALE GENERALE	26.955.618,77	68.412.852,11	124.504.321,83	**149.569.445,60**

Il progetto del nuovo Terminal sottoposto alle verifiche e valutazioni di merito previste dalle normative vigenti, in uno con il progetto di "Adeguamento Tecnico e Funzionale del molo Beverello" (ATF), ha acquisito:

- con Delibera di Giunta Comunale, il "*non contrasto con gli strumenti di pianificazione urbanistica comunali*";
- "l'avviso favorevole" reso dal C.S.LL.PP. – Terza Sezione;
- il parere del Ministero dell'Ambiente n. 1088 CTVA del 26.11.2012 di non assoggettabilità a V.I.A.

In data 20.06.2016 è stata attivata la Conferenza dei servizi ex art. 14 e segg. della legge 241/1990 per l'acquisizione dei pareri, autorizzazioni e nulla osta previsti per legge.

A seguito dell'apertura della CdS è stato attivato un tavolo tecnico di lavoro con il Comune di Napoli e con la Soprintendenza ABAP. Nel corso della serie di riunioni sono scaturite alcune necessità e sono state espresse alcune osservazioni che, recepite nel progetto, ne hanno comportato il necessario aggiornamento con elaborati progettuali integrativi.

Le integrazioni al progetto hanno ancora riguardato la necessità di un adeguamento dello stesso alle mutate condizioni al contorno (lavori della MN di Napoli e ritrovamenti archeologici).

La CdS si è conclusa positivamente nella seduta del 29.05.2017 con l'acquisizione di tutti i pareri favorevoli, con prescrizioni, da parte degli Enti convocati.

Contestualmente, lo stesso progetto definitivo, sottoposto alla verifica preventiva di interesse archeologico ha acquisito la prescritta autorizzazione archeologica in data 05.12. 2017.

Il Progetto definitivo, è stato approvato dall'AdSP con delibera n. 229 del 05.09.2017 per un costo complessivo dei lavori pari ad € 12.604.313,45.

Le principali opere previste nel 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;
- interconnessione con la galleria sotterranea che collega la nuova stazione della Metro 1 (Municipio) con il Terminal, mediante un percorso ipogeo completato da alcune attività commerciali;
- creazione di un nuovo percorso pubblico, in continuità con la piazza della Stazione Marittima, che utilizza, quale passeggiata la copertura delle nuove strutture del Terminal.

Con Delibera n. 267 del 15.11.2017, l'AdSP ha affidato al Raggruppamento temporaneo tra Professionisti (RTP) – costituito da: SARL EBSG D'ARCHITECTURE, VIA INGEGNERIA S.r.l., MODIMAR S.r.l., Studio CAPOLEI CAVALLI Architetti associati; Arch. Raffaella MASSACESI – già affidatario della progettazione definitiva, i servizi di Ingegneria e architettura per la redazione del progetto esecutivo ed il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, per gli interventi di *"Riqualificazione dell'Area Monumentale del porto di Napoli – Terminal passeggeri alla Calata Beverello".*

Il Progetto esecutivo 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.

L'importo complessivo per la realizzazione delle opere ammonta a complessivi € 20.155.826,28 distinti in € 15.891.231,63 per lavori ed € 4.264.594,65 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

La realizzazione di tutte le opere previste in progetto, è stata finanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito dei fondi di cui all'art. 1, co.140 della Legge 232/2016.

La stesura del suddetto progetto esecutivo, consegnato dal RTP nel dicembre 2017, è stato sottoposto al parere del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Campania (CTA), che, nella seduta del 30.01.2018, con voto n.13, ha espresso il proprio parere favorevole con prescrizioni.

Data la necessità di procedere, come previsto per legge, alla verifica del progetto esecutivo, l'AdSP, ha provveduto a richiedere a tutti gli operatori economici, iscritti all'albo dei fornitori della medesima AdSP, il possesso dei requisiti di cui all'art. 26, comma 6, lettera b), del D.lgs. 50/16 e s.m.i., relativi alla verifica della progettazione esecutiva per lavori di importo compreso tra € 5.225.000 e € 20.000.000".

Con successiva Delibera n. 37 del 08.02.2018, l'AdSP ha:

- approvato l'elenco dei suddetti operatori economici che hanno dichiarato il possesso dei requisiti richiesti;
- approvato la lettera d'invito per l'espletamento dell'indagine di mercato;
- autorizzato l'impegno e la spesa di € 50.263,00.

Con Delibera n. 48 del 21.02.2018 l'AdSP ha ritenuto di nominare una Commissione interna per la valutazione delle istanze di partecipazione pervenute costituita da: Il Segretario Generale; Il Dirigente dell'Area Tecnica ed il Responsabile del Procedimento.

La Commissione, come sopra costituita, si è riunita il giorno 22.02.2018, per la valutazione delle istanze di partecipazione e, con Verbale di pari data, la Commissione, all'unanimità ha ritenuto di proporre l'affidamento del servizio di verifica alla società NORMATEMPO ITALIA S.R.L. – ORGANISMO DI ISPEZIONE TIPO A.

Con Delibera n. 72 del 05.03.2018, l'AdSP ha aggiudicato alla società Normatempo Italia srl – Organismo d'Ispezione Tipo A, con sede in Corso Trapani, 25 – Torino, i servizi di ingegneria e architettura per la "verifica della progettazione esecutiva relativa agli Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del Porto di Napoli – Terminal passeggeri alla Calata Beverello" nelle more della verifica dei requisiti come per legge.

Con Scrittura privata del 26.03.18, sottoscritta tra l'AdSP e la suddetta società Normatempo Italia srl, è stato formalizzato l'incarico del servizio di Verifica affidato.

L'attività di verifica, effettuata in contraddittorio con il RTP di progettazione, si è conclusa con il "Rapporto Finale di Verifica Progetto", trasmesso dalla società Normatempo in data 04.06.18, prot. AdSP n. 6151, con parere finale positivo.

A seguito dell'attività di verifica, gli elaborati progettuali sono stati integrati e/o aggiornati. Tali modifiche hanno comportato un aggiornamento del quadro economico per un importo complessivo di € 20.500.000,00 di cui, € 16.550.852,31 per lavori e oneri di sicurezza, ed € 3.949.147,69 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

In data 26.06.2018 il RTP ha trasmesso la stesura finale del progetto esecutivo, nei modi e nelle forme previste dall'art. 5, co. 5.5 del Contratto di affidamento.

Il progetto esecutivo è stato validato dal RUP, ai sensi dell'art. 26, co. 8, del D.lgs 50/2016, con Verbale del 29.06.2018.

Fonti di Finanziamento

Gli interventi di "Riqualificazione dell'Area Monumentale del Porto di Napoli – Terminal passeggeri alla Calata Beverello" sono inseriti nell'elenco annuale delle opere dell'AdSP per l'anno 2018 e che, già dai primi mesi del 2017, sono state avviate le procedure per attivarne il finanziamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), come già precisato in precedenza.

Con decreto n. 71 del 28.02.2018, il MIT, insieme ad altri 5 interventi di diverse Autorità di Sistema Portuale, ha ammesso a finanziamento le suddette opere per un importo di € 20.500.000,00, ex art. 1, co. 140 della legge 232/2016, nell'ambito del fondo attribuito al settore portuale (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21.07.17 e Decreto MEF n. 177410/2017 "Fondo per le infrastrutture portuali") assegnati per gli interventi riguardanti "Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri".

Successivamente, come comunicato dallo stesso Ministero con nota n. 13759 del 22.05.2018, la Corte Costituzionale, con sentenza n. 74 del 13.04.18, dichiarava l'illegittimità del citato articolo della legge di finanziamento.

Tenuto conto che, il finanziamento, di fatto, è stato sospeso, considerato che, gli interventi in questione riguardano la riqualificazione di infrastrutture già preesistenti, funzionali e necessarie allo svolgimento dell'attività di imbarco/sbarco passeggeri e servizi connessi alla Calata Beverello, l'AdSP, per dare comunque concreto avvio alla realizzazione delle opere, ha ritenuto possibile di anticipare la spesa, anche con fondi propri, per un importo non superiore a € 17.900.000,00, secondo quanto riportato nella tabella che segue:

L. 296/06 c.983 – Decreto Dirigenziale MIT n. 315 del 05/12/2017 – Fondi perequativi	**€ 472.451,43**
L. 296/06 c.983 – Decreto Dirigenziale MIT n. 241 del 01/11/2017 – Fondi perequativi	**€ 7.235.197,35**
L. 296/06 c.983 Economia di spesa a valere sui Fondi perequativi 2013	**€ 1.012.000,00**
Fondi propri AdSP	**€ 9.180.351,22**
IMPORTO COMPLESSIVO	**€ 17.900.000,00**

con il recupero delle somme in diminuzione nell'ambito della rimodulazione del Quadro Economico solo per quanto attiene le somme a disposizione dell'Amministrazione (da € 3.949.147,69 a € 1.349.147,69), come di seguito riportato:

A) Lavori e oneri della sicurezza		
Per lavori	**€**	**15.678.713,91**
Per oneri della sicurezza, derivanti da rischi per Interferenze (non soggetti a ribasso)	**€**	**872.138,40**
Totale lavori a base d'appalto compreso oneri sicurezza	**€**	**16.550.852,31**
B) Somme a disposizione		
Totale somme a disposizione	**€**	**1.349.147,69**
TOTALE COMPLESSIVO – A) + B)	**€**	**17.900.000,00**

Per il finanziamento di parte degli interventi, con Delibera n. 207 del 09.07.2018, l'AdSP ha, inoltre, proceduto ad una variazione di bilancio, con un disimpegno di somme non utilizzate di cui alla Delibera n. 542/2013, per l'importo di € 1.012.000,00.

Con nota n. 18738 del 12.12.2018, il MIT ha sospeso il finanziamento formalmente assegnato con il richiamato decreto MIT n. 71 del 28.02.2018.

Approvazione progetto esecutivo e avvio gara per l'affidamento dei lavori

Con Delibera n. 208 del 11.07.2018 l'AdSP ha pertanto: approvato il progetto esecutivo di "Riqualificazione dell'Area Monumentale del Porto di Napoli – Terminal passeggeri alla Calata Beverello"; approvato il nuovo Quadro Economico rimodulato; impegnato, per il finanziamento dei lavori, la somma di € 17.900.000,00 a valere sui fondi come specificati nella precedente tabella; autorizzato l'Ufficio competente ad espletare la gara mediante procedura aperta ex art. 60 del D.lgs 50/2016 con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, ai sensi art. 95 co. 2 del medesimo D.lgs 50/2016; approvato gli atti propedeutici all'espletamento della procedura di gara; autorizzato, per l'esecuzione dei lavori, l'impegno e la spesa di € 17.900.000,00, sui competenti capitoli di bilancio.

Svolgimento procedure di gara – aggiudicazione

A seguito di pubblicazione del bando di gara, entro il termine massimo per la presentazione delle offerte stabilito nel medesimo bando (il 18.09.18), sono pervenuti all'Ufficio Protocollo dell'AdSP n. 13 plichi per la partecipazione alla procedura di affidamento.

La prima fase di verifica e valutazione della documentazione amministrativa per l'ammissione dei concorrenti, si è conclusa con l'ammissione, alla fase successiva (valutazione dell'offerta tecnica ed economica), di tutti i tredici operatori economici partecipanti. Con Delibera n. 295 del 11.10.18, è stato approvato l'elenco dei suddetti tredici concorrenti ammessi.

Con le Delibere n. 283 del 02.10.18 e n. 365 del 26.11.18, è stata nominata la Commissione Giudicatrice, costituita da tre Docenti, ritenuti più idonei, tra quelli indicati dai Rettori delle Università degli studi Campane (Parthenope, Vanvitelli, Federico II e Salerno).

In data 19.12.2018 la Commissione Giudicatrice, in seduta pubblica, ha proceduto all'apertura delle buste "B – Offerta Tecnica – Qualitativa" relative alle società concorrenti in gara.

Con successive sedute riservate, la Commissione giudicatrice ha valutato le offerte tecniche migliorative presentate dai 13 operatori economici partecipanti, attribuendo i relativi punteggi, come riportato nei relativi verbali.

Nell'ultima seduta pubblica del 14.02.2019, la Commissione giudicatrice, dopo aver proceduto all'apertura delle buste "C – Offerta Economica – Quantitativa", ed aver stilato la conseguente graduatoria, ha proposto l'aggiudicazione dei lavori al costituendo Raggruppamento Temporaneo d'Imprese (R.T.I.) CONSORZIO INTEGRA Soc. Coop. (mandataria) con sede legale in via Marco Emilio Lepido n. 182/2, 40132 Bologna C.F./P.IVA 03530851207 e, BRANCACCIO COSTRUZIONI S.p.A. (mandante) con sede legale in via M. Tenore n. 14, Napoli C.F./P.IVA 03648620635, classificatosi al primo posto della graduatoria e la cui offerta non è risultata anomala in quanto non ha superato i limiti stabiliti dall'art. 97, comma 3, del D.lgs 50/2016.

L'appalto è stato aggiudicato con delibera presidenziale n. 69 del 04.03.2019 al suddetto Costituendo R.T.I. con un ribasso offerto del 21,69%, pari ad un importo complessivo, al netto del ribasso, di € 13.150.139,26, distinto in € 12.278.000,86 per lavori ed € 872.138,40 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso.

Attualmente sono in corso le verifiche del possesso dei prescritti requisiti, ex artt. 80 e 83 del D.lgs 50/2016, da parte delle imprese costituenti il raggruppamento, dall'esito delle quali dipende la dichiarazione di efficacia dell'aggiudicazione.

Il contratto di appalto, salvo ricorsi avverso l'aggiudicazione definitiva, potrà essere stipulato successivamente al 16/04/2019 (stand still), e previa avvenuta efficacia dell'aggiudicazione.

Piazzale Angioino

La seconda fase riguarda il piazzale Angioino, oggi utilizzato in gran parte come parcheggio e accesso carrabile alla Stazione Marittima, che dovrà essere riqualificato e riorganizzato tenendo conto: della realizzazione, in corso di completamento, del percorso ipogeo di collegamento tra lo stesso piazzale e la stazione della metro di piazza Municipio; di un nuovo ed efficiente sistema di viabilità interna di servizio e di collegamento con le aree orientali del porto; di eventuali aree di sosta dedicate anche se temporanee, a servizio, sia della Stazione Marittima che del Terminal del Beverello (il traffico portuale resterà escluso dal molo Beverello); degli accessi alla viabilità cittadina sia carrabili che pedonali. Il progetto preliminare a suo tempo elaborato, dovrà necessariamente essere ridefinito, in fase definitiva, anche in funzione dei resti dell'antico Molo Angioino (ritrovamenti avvenuti duranti gli scavi dei lavori della MN) che incidono sulla realizzazione del collegamento ipogeo con il nuovo Terminal del Beverello.

Calata Piliero

In ultima fase la Calata Piliero, ovvero: 1) il recupero dell'edificio ex Magazzini Generali da destinare a funzioni museali (museo del mare e dell'emigrazione) ed altre attività connesse; 2) il suo cd.raddoppio (basato sul progetto originario e mai completato) da destinare per attività universitarie di alta formazione legate al mare (sono in corso di approfondimento, con l'Università Parthenope, le specifiche questioni riguardanti la fattibilità tecnica ed economica dell'opera); 3) la destinazione, per quanto compatibile, della "strip" per delocalizzare tante piccole attività, sparse in maniera scoordinata e a volte incompatibile, in altre aree del porto. Anche in questo caso, i progetti preliminari e/o definitivi già redatti dovranno essere rivisitati nell'ambito di una condivisione con le altre amministrazioni coinvolte.

Ad oggi è stata avviata – anche attraverso incontri con il Comune di Napoli, con la Soprintendenza, con la Metropolitana Napoli, con l'Università Parthenope, con le società concessionarie delle attività presenti nelle aree interessate da nuovi riassetti e riqualificazione – la messa a punto di scelte e definizioni progettuali condivise al fine di dare concreto avvio elle progettazioni (definitiva ed esecutiva) relative sia al piazzale Angioino che alla Calata Piliero.

Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri alla Calata Beverello – Adeguamento tecnico funzionale (ATF)

Il progetto per la "Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri alla Calata Beverello" ovvero, di riorganizzazione delle opere a mare per l'attracco delle unità navali veloci è parte connessa ed indispensabile del più ampio progetto di riqualificazione dell'intera area del Beverello, di cui si è descritto in precedenza.

Il progetto preliminare di Adeguamento tecnico-funzionale, redatto da funzionari interni all'Area Tecnica, risponde alle seguenti esigenze:

- ✓ migliore sfruttamento del fronte di accosto e dello specchio acqueo antistante, con notevole riduzione dei tempi di imbarco/sbarco;
- ✓ incremento della sicurezza a mare e a terra;

- ✓ miglioramento dei servizi resi al passeggero.

In particolare, l'esigenza di incremento della sicurezza dell'ormeggio scaturisce dal fatto che attualmente le unità navali si ormeggiano all'andana o di punta (che assicura un'imbarcazione perpendicolarmente alla banchina e la parte "libera" all'ancora della stessa), modalità che si rivela precaria specie in condizioni meteo sfavorevoli e che aggrava le operazioni d'ormeggio e di imbarco/sbarco.

La proposta, dunque, delinea una nuova configurazione del fronte banchina, attraverso la realizzazione di due pontili e l'ampliamento dell'esistente piattaforma d'angolo tra la Calata Beverello e il Molo Angioino.

I due pontili, di analoghe dimensioni, consentiranno l'accosto di 4 unità navali, mentre, la nuova configurazione della piattaforma, consentirà, invece, l'ormeggio di una unità navale veloce anche in caso di presenza di nave da crociera ormeggiata in radice al Molo Angioino, eliminando la possibilità di interferenze.

I pontili sono previsti realizzati su pali o profilati in acciaio infissi nel fondale a vibro percussione senza la necessità di asportazione dei sedimenti portuali. Non è previsto l'approfondimento del fondale antistante la Calata, che presenta in prossimità della banchina la profondità di circa -6,00 m sul l.m.m., sufficiente per l'attracco delle unità navali cui è dedicata.

Il costo delle opere è stimato in complessivi € 4.800.000,00 di cui € 4.110.000,00 per i lavori.

Ai fini della sua approvazione, il progetto è stato inserito in un disegno organico con le opere a terra al fine del coordinamento, della verifica delle interferenze e della compatibilità dei due interventi. In particolare il progetto preliminare di ATF, ha acquisito:

- ✓ il parere favorevole n. 96, reso dal C.S.LL.PP. – Terza Sezione nell'Adunanza del 21.09.2011;
- ✓ il parere del MATTM di non assoggettabilità a V.I.A. (pubblicazione sulla GURI n. 12 del 15.01.2013);
- ✓ i pareri/nulla osta previsti per legge, nell'ambito della Conferenza dei servizi attivata sul progetto definitivo di "Riqualificazione dell'Area Monumentale del Porto di Napoli Fase 2 – Calata Beverello" (seduta conclusiva del 29.05.17).

La procedura di ATF del Molo Beverello si è formalmente conclusa con l'approvazione finale da parte della Regione Campania di cui alla Delibera di Giunta n. 298 del 23.05.17.

La progettazione definitiva delle opere a mare (banchina e pontili) è stata affidata dall'AdSP al Provveditorato alle OO.PP. della Campania – nell'ambito della Convenzione Quadro n. 7666 del 10.07.2014 sottoscritta tra AP e Provveditorato – da affidare, successivamente, in appalto di progettazione ed esecuzione lavori nei Settori Speciali.

Gli interventi previsti nel progetto di ATF sono oggetto dell'Accordo procedimentale n. 8774 del 02.09.14, sottoscritto dall'AP ed il MIT, ovvero finanziati con fondi di cui all'art. 18-bis della legge n. 84/94, per un importo di € 3.600.000,00, la restante somma di € 1.200.000,00 è stata finanziata con fondi propri dell'AdSP.

Ad oggi sono in corso di affidamento le indagini a mare necessarie e propedeutiche alla medesima progettazione definitiva.

Nuovo Terminal Aliscafi della Stazione Beverello

Nell'ambito del porto di Salerno nel 2018, sono stati realizzati/avviati i seguenti interventi di grande infrastrutturazione:

N.	Descrizione intervento	Costo Intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
1	Realizzazione sede uffici Autorità Portuale *(nuova collocazione Molo Manfredi* *D.G C. 377 del 1/12/2014)*	€ 7.500.000,00	Fondi da reperire	Da avviare
2	Hub portuale di Salerno	€ 149.972.00,00	L.443/01 L.443/01 L.413/98 L.296/06 c.983 PON 2007-2013 PON 2014-2020/PAC Fondi dell'Ente	I lotto: Gara aggiudicata nel 2012. Lavori ultimati II lotto: Gara aggiudicata nel 2012. Lavori in corso
3	Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del Porto commerciale	€ 6 .433.653,47	L.296/06 c.994 L.84/94 art.6 MS	Gara aggiudicata nel 2012 – Lavori in corso

			interventi fondi AP L.413/98 Fondi da reperire	
4	Infrastrutture di security del Porto commerciale	€ 4.518.360,00	L.413/98 (Security) L.296/06 c.983	Gara aggiudicata nel 2012 – Lavori in corso
5	Fabbricato servizi Porto commerciale	€ 6.020.800,00	L.296/06 c.983 L. 84/94 art.18 bis L.413/98 Fondi da reperire	Studio di fattibilità. Progettazione da avviare
6	Terminal traghetti per traffici Ro-Pax alla testata del Molo di Ponente	€ 8.000.000,00	Fondi da reperire	Da avviare
7	Porto di Santa Teresa (banchina di riva - Protocollo di intesa con il Comune di Salerno del 06/10/2011 – scogliere, banchina menti interni, impianti e opere speciali)	€ 15.000.000,00	Fondi da reperire	Da avviare
8	Escavo fondali del Porto commerciale	€ 38.358.000,00	L.296/06 c.983 L.413/98 Fondi dell'Ente POR 2007-2013 GP POR 2007-2013 AP PROGRAMMAZIONE 2014-2020 Fondi FSC	Progetto esecutivo approvato con Delibera n. 398 del 18/12/2018 Gara indetta con Delibera n. 400 del 20/12/2018
9	Modifica imboccatura del Porto commerciale	€ 23.100.000,00	L.296/06 c.983 L.413/98 POR 2007-2013 GP POR 2007-2013 AP PROGRAMMAZIONE 2014-2020	Lavori aggiudicati nel 2015. Contratto di appalto stipulato il 29/01/2016. Progettazione esecutiva e acquisizione pareri in corso
10	Lavori di rifacimento delle pavimentazioni delle banchine Trapezio Ponente, Trapezio Testata, Trapezio Levante e	€ 2.660.000,00	L.296/06 c.983	Progetto definitivo approvato con Delibera n.399 del 18/12/2018. Progettazione esecutiva in

	porzione Banchina Ligea			corso
11	Modifica imboccatura porto Masuccio Salernitano	€ 870.000,00	L.296/06 c.983 Fondi dell'Ente	Progetto esecutivo approvato con Delibera n.193 del 25/06/2018 Con Delibera n. 329 del 26/10/2018 è stato approvato l'avviso di indagine di mercato per la selezione di operatori economici da invitare alla procedura negoziata ex art.36, comma 2, lett. c) del D.lgs. 50/2016
12	Prolungamento scogliera Santa Teresa (Protocollo di Intesa con il Comune di Salerno del 6/10/2011)	€ 1.830.000,00	L.413/98	Progetto esecutivo approvato con Delibera n. 179 dell'11/06/2018. Gara indetta con Delibera n. 301 del 18/10/2018
13	Adeguamento banchina di riva porto Masuccio Salernitano	€ 3.000.000,00	L.296/06 c.983	Da avviare
14	Finger a servizio della Stazione Marittima di Salerno sul Molo Manfredi	€ 1.000.000,00	Fondi dell'Ente	Da avviare
15	Prolungamento del Molo Manfredi *(nuovo Piano Regolatore Portuale)*	€ 7.500.000,00	Fondi da reperire	Da avviare
16	Briccole p.o. n.25 *(realizzazione briccola n.5 e riparazione briccola n.2)*	€ 765.000,00	L.296/06 c.983	Progetto esecutivo approvato con DP n. n.205 del 04/07/2018. Procedura di gara da avviare
17	Intervento urgente ripristino banchina Rossa/Molo Ponente +	€ 1.500.000,00	L.296/06 c.983	Da avviare

	Molo 3 Gennaio			

4.3 Programma infrastrutturale ex legge 488/99, 388/00 e 166/02: risultati finali e trasmissione certificati di collaudo delle opere ultimate.

Con Legge n. 388/2000 l'Autorità Portuale di Napoli era stata autorizzata a stipulare con primario Istituto Bancario mutui, ammortizzabili dallo Stato in quindici annualità.

L'importo complessivo dei tre contratti di mutuo è risultato di € 88.605.621,83, ad oggi tutto accreditato.

Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 43, del 07.02.2013, è stata revocata all'Autorità Portuale di Napoli la somma di € 15.440.682,44 relativa ai finanziamenti di cui alla legge 388/2000.

Gli interventi infrastrutturali, i servizi di ingegneria e le indagini finanziati con tali fondi sono quelli di seguito riportati:

1) Consolidamento e rafforzamento della banchina levante molo Pisacane ormeggi 23 e 24 – importo finanziamento legge388/00 e progetto € 5.777.874,48.

I lavori sono stati consegnati il giorno 22.12.2004 e sono stati ultimati in data 11.08.2006 in tempo utile rispetto alla scadenza contrattuale.

Il Certificato di Collaudo Statico è stato depositato in data 9.01.2005 presso l'Ufficio del Genio Civile di Napoli.

Il Certificato di Collaudo tecnico-amministrativo è stato emesso in data 10.04.2007 ed è stato approvato con decreto n. 167 del 20.07.2007.

2) Adeguamento e potenziamento opere difesa litorale in località S.Giovanni a Teduccio-Pietrarsa - importo finanziamento legge388/00 e progetto € 2.929.814,19.

I lavori sono stati consegnati il giorno 24.11.2006 e sono stati ultimati in data 3.10.2007 in tempo utile rispetto alla scadenza contrattuale.

Il Certificato di Collaudo tecnico-amministrativo è stato emesso in data 20.12.2007 ed è stato approvato con delibera n. 159 del 10.03.2008.

3) Adeguamento rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini (1° lotto) - importo finanziamento legge388/00 € 350.000,00, importo progetto € 6.652.186,29.

In considerazione che il finanziamento prevalente è imputato alla legge n. 166/2002 si rinvia al relativo paragrafo.

4) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA - importo finanziamento legge388/00 € 21.118.968,16, importo progetto € 150.864.761,56

In considerazione che l'intervento ricade nelle opere di *"Grande infrastrutturazione"* si rinvia al relativo paragrafo.

5) 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 finanziamento legge 388/00 € 8.300.000,00, importo progetto € 29.000.000,00.

In considerazione che l'intervento è in corso ed è cofinanziato con la legge n. 166/2002 si rinvia al relativo paragrafo.

6) Consolidamento del molo Immacolatella Vecchia - lato Piliero - importo finanziamento legge 388/00 € 411.000,00, importo progetto € 5.011.000,00.

I lavori sono stati consegnati il giorno 21.01.2014 e sono stati ultimati in data 15.12.2016 in tempo utile rispetto alla scadenza contrattuale.

Il Certificato di Collaudo tecnico-amministrativo è stato emesso in data 14.06.2017 ed è stato approvato con delibera n. 209 del 19.07.2017.

I lavori in argomento sono finanziati per la somma di € 411.000,00 con i fondi di cui alla legge n. 388/00 - D.M. 2.05.2001, per la somma di € 4.600.000,00 con i fondi previsti dalla legge 166/2002 – D.M. 3.06.2004.

7) **Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti collegamenti nonché rimozione colmata di Bagnoli - NUOVO CIRCUITO DI PRESA ACQUA DI RAFFREDDAMENTO PER LA CENTRALE DI NAPOLI ORIENTALE E MISURE DI SICUREZZA DI EMERGENZA DELLA FALDA AI FINI DEL D.M. 471/99 - importo finanziamento legge 388/00 € 1.497.097,92, importo progetto € 13.509.899,44**.

L'importo complessivo del progetto di € 13.509.899,44 risulta così finanziato:

- € 12.012.801,52 con i fondi previsti dal PON Trasporti 2000/2006;
- € 1.497.097,92 con fondi previsti dalla legge 388/2000 – D.M. 02.05.2001.

I lavori sono stati consegnati il giorno 20.02.2008 collaudati con Certificato di Collaudo tecnico-amministrativo emesso in data 17.12.2012.

8) Attrezzature per le riparazioni navali marittime (acquisto bacino n. 5) – importo finanziamento € 244.548,31.

L'intervento nell'anno 2017 non ha subito variazioni in quanto già completato negli anni precedenti e non risultano intervenute variazioni di spesa rispetto all'anno 2016.

9) Caratterizzazione aree ricadenti nel Porto di Napoli, siti soggetti a bonifica d'interesse nazionale – importo finanziamento e servizi € 2.614.177,97.

Per la realizzazione delle indagini necessarie alla caratterizzazione ambientale ed ai rilievi di diverse aree ricadenti in siti soggetti a bonifica di interesse nazionale e comunque entro la circoscrizione di competenza dell'Autorità Portuale di Napoli, sono stati impegnati con delibera n. 536 del 19.12.2003 la somma di € 2.614.177,97.

Le attività di ricerca sono iniziate in data 16.02.2004 e sono state concluse in data 14.02.2005.

10) Adeguamento e ristrutturazione banchina di levante al molo Flavio Gioia e calata Granili importo

finanziamento e progetto € 15.653.000,00.

Con delibera n. 136 del 09.04.2013 la gara d'appalto è stata aggiudicata alla Società Italiana per Condotte D'Acqua S.p.A. con sede in Roma alla via Salaria n. 1039, che ha offerto un ribasso del 22,13%.

Inizialmente i lavori non sono partiti per indisponibilità delle aree di cantiere, assegnate in concessione. Per la stipula del contratto si sono verificate alcune problematiche legate alla mancata disponibilità dell'area in radice del molo e una volta risolte, alla intervenuta amministrazione controllata della società aggiudicataria "Condotte d'acqua", per cui il procedimento si è nuovamente interrotto.

Con delibera A.P. n.298 del 16.10.201 8 è stata revocata l'aggiudicazione dei lavori alla Società per Condotte D'Acqua S.p.a. e. tramite scorrimento in graduatoria. sono stati aggiudicati provvisoriamente all'ATI SIF S.p.A. / TRAMOTER S.r.l. all'esito della verifica di congruità dell'offerta

11) Dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli e refluimento dei sedimenti dragati nella cassa di colmata esistente in località Vigliena - Progetto Esecutivo 1° Stralcio - importo finanziamento legge 388/00 € 2.500.000,00 progetto € 6.500.000,00.

Con delibera n. 6 del 12.01.2011 sono stati aggiudicati definitivamente i lavori di "Dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli e refluimento dei sedimenti dragati nella cassa di colmata esistente in località Vigliena – progetto esecutivo 1° Stralcio", alla L.E.MA.PO.D. S.p.a.

I lavori sono stati consegnati in data 23.03.2011 con verbale sottoscritto in pari data.

Nell'arco temporale intercorso fra la formulazione dell'offerta di gara e l'effettivo inizio dei lavori (circa 5 mesi), si sono verificati fenomeni meteomarini di significativa entità che hanno, di fatto, sensibilmente modificato lo stato delle aree su cui è prevista la realizzazione della vasca di deposito temporaneo dei sedimenti dragati. Pertanto, è stato redatto il progetto dei lavori complementari approvato con delibera n. 78 del 22.02.2012 dell'importo di € 401.817,67 .

In corso d'opera è stata redatta una perizia di variante e suppletiva pari ad **€ 1.846.969,58.**

Il quadro economico approvato con delibera n. 329 del 17.12.2014 dell'importo complessivo di € 6.500.000,00, comprensivo delle *Attività di gestione alternativa dei sedimenti per un importo di € 3.500.000,00.*

L'importo complessivo di € 6.500.000,00 risulta finanziato:

- € 4.250.000,00 con i fondi previsti dalla legge 388/2000 – D.M. 02.05.2001
- € 2.250.000,00 con fondi di cui all'art. 18 bis della legge n. 84/94.

12) Servizi di ingegneria relativi all'adeguamento della darsena di Levante a terminal contenitori, mediante colmata, e conseguenti opere di collegamento.

Per quanto attiene ai Servizi di ingegneria relativi all'adeguamento della darsena di Levante a terminal contenitori e conseguenti opere di collegamento sono rimaste impegnate somme per un importo complessivo di **€ 7.529.867,76** ed in particolare hanno riguardato le seguenti attività:

- Servizi relativi ai progetti per il *"Riempimento cassa di colmata darsena di Levante attraverso l'utilizzo dei sedimenti non pericolosi provenienti dalla bonifica dei fondali dell'area Portuale di Napoli" e "Lavori di*

ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena per il conferimento e refluimento dei sedimenti provenienti dal dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli" .

Per il riempimento della cassa di colmata è stato necessario redigere il Progetto preliminare di bonifica dell'intera area a mare del S.I.N. di Napoli Orientale il cui incarico è stato affidato all'I.C.R.A.M. Detto progetto è stato approvato nella Conferenza di Servizi decisoria del 28.02.2006 che, contestualmente, ha richiesto all'ICRAM di presentare un documento in cui si ipotizzasse una suddivisione in lotti dell'intera area da bonificare.

Con Decreto del 7 novembre 2008, pubblicato nella G.U. n. 284 del 4.12.2008, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emanato il Regolamento di Disciplina delle operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 che, di fatto, stabilisce l'iter procedurale relativo alla redazione dei progetti di dragaggio.

A tal proposito l'Autorità Portuale di Napoli, con delibera n. 32 del 29.01.2009, ha approvato lo schema di Convenzione Attuativa per l'affidamento al C.N.R.- I.A.M.C. di Napoli dei servizi di Studi e Ricerche finalizzate alla realizzazione del Piano di Caratterizzazione Integrativo dei sedimenti portuali nelle aree incluse nelle perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale e nelle altre aree portuali, propedeutici alla redazione del progetto di dragaggio.

Detta Convenzione è stata sottoscritta dal Presidente dell'Autorità Portuale di Napoli e dal Direttore del C.N.R.- I.A.M.C. di Napoli, è stata repertoriata al n. 5877 del 5.02.2009 e registrata presso l'Agenzia delle Entrate – Ufficio Napoli 3, al n. 29/2 del 16.02.2009.

I Lavori sono iniziati il giorno 30.03.2009 come comunicato con nota C.N.R.- I.A.M.C. n. 772 del 27.03.2009 e sono terminati in data 16.10.2009.

Per i servizi di tali attività risultano impegnati **€ 2.738.444,69**.

- con convenzione rep. A.P. n. 4045 del 03.06.2003 e con i due successivi atti aggiuntivi, approvati rispettivamente con delibere n. 336 del 19.07.2004 e n. 401 del 18.10.2006, è stato affidamento l'incarico per i servizi di ingegneria: per la progettazione definitiva, lo studio di impatto ambientale, la progettazione esecutiva, le prestazioni di coordinatore della sicurezza nelle fasi di progettazione ed esecuzione ex D.lgs. 494/96, il supporto della figura del Direttore Lavori dell'Autorità Portuale, la misura e contabilità dei lavori, e le prestazioni di responsabile della sicurezza in fase di esecuzione, afferente i lavori di adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori, mediante colmata e conseguenti opere di collegamento, all'A.T.I. TECHNITAL S.p.A./ SERVIZI INTEGRATI s.r.l./ ACQUATECNO s.r.l./ DAM S.p.A. STUDI RICERCHE E PROGETTI, per l'importo complessivo di € 16.205.386,16 parte di tale somma è stata riversata nei Quadri economici attinenti i lavori e restano **€ 4.417.187,63**;
- con convenzione del 10.12.2004 rep. A.P. n. 4345 e con successivo atto aggiuntivo, approvato con delibera n. 479 del 29.07.2008, è stato affidamento l'incarico per i servizi di verifica ai sensi del D.Lgs. n. 163/06 e s.m.i. art. 112, comma 1, e degli artt. 46, 47 e 48 del DPR 554/1999, della rispondenza degli elaborati progettuali ai documenti di cui all'art. 93, commi 1 e 2 del D.Lgs. n. 163/06 e s.m.i. e della loro conformità alla normativa vigente, della congruità tecnico-economica delle proposte progettuali, nonchè delle ulteriori attività di supporto al responsabile del procedimento, previste dall'art. 8 del D.P.R. 554/99, relativo ai "Lavori di adeguamento della darsena di levante a terminal container, mediante colmata e conseguenti opere di collegamento e ai progetti di lavori ad essa complementari", all'A.T.I. ITALSOCOTEC S.p.A./ RINA

INDUSTRY S.p.A., per l'importo complessivo di € 1.517.815,58 di cui una parte sono stati già riversati nei Quadri economici degli attinenti interventi e restano **€ 372.431,25**;

- con convenzione rep. A.P. n. 8152 del 11.10.2002 sono stati affidati gli incarichi per svolgere alcuni incarichi specifici nell'ambito dei compiti d'istituto dell'Area Tecnica, all'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Napoli, e con decreti nn. 85, 86 e 87 del 04.06.2004 è stata impegnata rispettivamente la spesa relativa alla progettazione definitiva dei lavori di "Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine", alla redazione degli elaborati preliminari all'affidamento dei servizi di ingegneria dei progetti compresi nel programma triennale 2003-2005 e la redazione dei progetti preliminari per la "Sistemazione della Calata Piliero" e "Realizzazione di una colmata alla testata del Molo Carmine nella zona retrostante al Molo Martello per la riorganizzazione dell'area cantieristica", per un importo pari ad € 143.329,09. Parte di tale somma è stata riversata nei relativi quadri economici attinenti, restando impegnati **€ 1.804,19**.

13) Servizi d'ingegneria per gli interventi previsti nel programma triennale e nel P.O.T. nonché degli studi specialistici, dello studio d'impatto ambientale e rimodulazione del nuovo P.R.P..

Per quanto attiene i Servizi d'ingegneria per gli interventi previsti nel programma triennale e di cui al presente punto con delibera 489 del 28.11.2003 è stato approvata la convenzione (rep. A.P. n. 4309 del 30.07.2004) per l'affidamento dell'incarico per i servizi d'ingegneria per la progettazione, le prestazioni di coordinatore per la sicurezza ex D.Lgs. n° 494/96, la direzione dei lavori d'interventi previsti nell'elenco annuale, nel programma triennale 2003-2005, nel P.O.T. nonché degli studi specialistici e dello studio d'impatto ambientale del nuovo P.R.P., all'A.T.I. TECHNITAL S.p.A./ SERVIZI INTEGRATI s.r.l./ ACQUATECNO s.r.l./ S.I.S.P.I. s.r.l./ PROGIN S.p.A.. Successivamente con delibera n. 237 del 30.04.2009 è stato approvato lo schema di atto aggiuntivo alla citata convenzione (rep. A.P. n. 6009 del 31.07.2009) per un importo complessivo pari ad € 8.356.526,94 di cui una parte è stata riversata nei quadri economici degli interventi progettati mentre resta, per ora, a carico dell'accantonamento l'importo di **€ 2.488.869,14**.

Con riferimento al programma di opere infrastrutturali, finanziato all'Autorità Portuale di Napoli con i fondi previsti dall'art. 36, comma 2, della legge 1 agosto 2002 n. 166 - individuati con DM n. 3538/3539 del 3 giugno 2004, registrato alla Corte del Conti in data 15.06.2004 reg. 5, fog. 28 e successivi decreti ministeriali di modifica ed integrazione e da ultimo il DM in data 08.11.2017, n. 205, registrato alla Corte dei Conti in data 18.01.2018 si relaziona quanto segue.

A seguito di gara è stato contratto un apposito mutuo con il raggruppamento temporaneo tra istituti di credito costituito tra la Banca OPI S.p.A., capogruppo, DEXIA-CREDIOP S.p.A. e BANCA MONTE DEI PASCHI DI SIENA, mandanti. Con il raggruppamento bancario aggiudicatario sono stati stipulati due contratti di mutuo in data 22.04.2005, rispettivamente il primo con n. 67964 di repertorio e n. 14963 di fascicolo ed il secondo con n. 67965 di repertorio e n. 14964 di fascicolo, entrambi registrati all'Agenzia dell'Entrate Ufficio di Napoli 1 in data 28.04.2005, dell'importo complessivo valutabile in € 80.000.000,00 suddiviso rispettivamente in € 24.000.000,00, e € 56.000.000,00.

In considerazione che tali mutui prevedevano un periodo di utilizzo della durata di cinque anni, con scadenza al 15.12.2009, a seguito di richiesta di questa Autorità Portuale, è stata autorizzata dal Ministero la proroga del periodo di utilizzo per ulteriori cinque anni. Pertanto in data 21.07.2010 sono stati stipulati i due contatti aggiuntivi con rep n. 70059 e n. 70060, che recepivano detta proroga del "periodo di utilizzo del mutuo" fino al 15.12.2014.

Considerato che entro il termine di tale "periodo di utilizzo del mutuo" non è stato possibile utilizzare la totalità delle risorse mutuate, con nota AP n. 788 in data 27.5.2015 l'Autorità Portuale di Napoli ha rappresentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali e il Trasporto Marittimo e vie d'Acqua Interne, l'esigenza di far fronte agli impegni già assunti, sulla scorta dei citati contratti di mutuo, con i vari contratti d'appalto in corso di esecuzione, nonché la necessità di completare la realizzazione delle opere infrastrutturali di interesse pubblico, ed ha richiesto di mettere a disposizione l'importo residuo del finanziamento, da erogare direttamente con rate semestrali.

Con DM n. 463 del 21.12.2016, registrato alla Corte dei Conti il 25.01.2017, l'AdSP del Mar Tirreno Centrale, subentrata nei rapporti in capo a''Autorità Portuale di Napoli, è stata autorizzata all'utilizzo, in erogazione diretta, delle risorse di cui alla Legge 166/2002 ancora disponibili sul bilancio dello Stato, per un importo totale di € 30.344.274,26. La procedura di autorizzazione all'utilizzo diretto ha comportato una diminuzione delle risorse finanziarie complessive di competenza di questa Autorità ad € 68.732.652,84, rispetto a quelle al tempo assegnate con DM del 03.06.2004 come da ultimo modificato con DM n. 2584 del 17.03.2015, pari ad € 98.831.629,55.

Con DM n. 215 del 08.11.2017, registrato alla Corte dei Conti il 18.01.2017, è stata approvata la seguente rimodulazione degli interventi infrastrutturali finanziati dalla legge in argomento per l'importo complessivo di € 68.732.652,84:

	INTERVENTO	**Importo Programma DM 215 del 08/11/2017**
1)	**Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine**	**€ 13.221.091.00**
2)	**Consolidamento banchina levante molo Vittorio Emanuele**	**€ 12.839.053,56**
3)	**Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2**	**€ 12.190.355,51**
4)	**Adeguamento per "security" portuale**	**€ 5.516.780,82**
5)	**Adeguamento rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini**	**€ 5.545.748,00**
6)	**Consolidamento del molo Immacolatella Vecchia - lato Piliero**	**€ 4.600.161,28**
7)	**Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente Molo Carmine.**	**€ 12.003.578,76**
8)	**Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane.**	**€ 2.815.883,90**
	TOTALE	**€ 68.732.652,83**

Le relative spese degli interventi, a partire dalla data del 15.12.2014 di scadenza del periodo di utilizzo dei mutui, sono state anticipate con fondi propri di questa Amministrazione e sarà richiesta l'erogazione diretta al Ministero in relazione allo stato di avanzamento dei lavori e del relativo credito maturato. Nella tabella allegata sono distinte le spese già erogate nel periodo di utilizzo del mutuo al 15.12.2014 e quelle anticipate con fondi propri dell'Amministrazione.

In data 19.06.2018 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale l'Accordo Procedimentale che disciplina le nuove modalità di erogazione delle risorse di cui alla Legge n. 166/2002.

Degli n. 8 interventi programmati i lavori di Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine; Consolidamento della banchina di levante del molo Vittorio Emanuele; Adeguamento per security portuale; Adeguamento della rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini e Consolidamento del molo Immacolatella Vecchia - lato Piliero risultano completati; quelli di Adeguamento strutturale bacino in muratura n. 2 sono in corso di esecuzione mentre, il progetto dei Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine, è in fase di aggiornamento per la successiva gara d'appalto ed i lavori di "Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane sono in fase di affidamento della progettazione esecutiva delle opere.

DI SEGUITO SI RELAZIONA SULL'ANDAMENTO DEGLI INTERVENTI E SULLO STATO DI AVANZAMENTO DELL'ESECUZIONE DEI MEDESIMI.

1) Lavori di consolidamento e rafforzamento della banchina di levante del Molo Carmine.

Con delibera n. 447 del 30.11.2006 è stata aggiudicata la gara d'appalto all'A.T.I. SLED S.p.A./AIROLA PALI s.r.l., che ha offerto un ribasso del 21,560%.

I lavori sono stati consegnati con ritardo in quanto in data 20.04.2007 le aree del molo Carmine sono state sequestrate.

Dopo la bonifica da ordigni bellici delle aree oggetto d'intervento, in seguito ai due verbali di consegna parziale dei lavori del 4.03.2009 e del 29.06.2009 in data 21.06.2010 è avvenuta la consegna definitiva dei lavori.

A seguito di grave inadempimento dell'impresa appaltatrice con delibera A.P. n. 520 del 22.11.2013 è stata deliberato la risoluzione del contratto rep. n. 4953 del 28.02.2007 riguardante i lavori in argomento. È stato, quindi, avviata la procedura d'interpello prevista dall'art. 140 del D.Lgs n.163/2006 fra i soggetti che hanno partecipato all'originaria procedura di gara

Con delibera n. 265 del 23.10.2014 è stata approvata la perizia di completamento dei lavori e, ai sensi dell'art. 140 del D. Lgs n. 163/2006, i lavori sono stati affidati all'ATI costituita dalla società SAVARESE COSTRUZIONI GENERALI S.p.a., dalla ICAD COSTRUZIONI GENERALI s.r.l. e LEMAPOD s.r.l., mandanti, risultata terza classificata nell'originario procedura di gara.

I lavori riguardanti il secondo affidamento sono stati consegnati in data 10.06.2015.

Il collaudo delle opere strutturali è stato redatto in data 28.03.2017, depositato presso il Settore Provinciale del

Genio Civile di Napoli in data 7.04.2017.

Il Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo è stato sottoscritto dal collaudatore e dal rappresentante della società esecutrice in data 21.11.2017 ed è stato approvato con delibera AdSP n. 73 del 5.03.2018.

2) Consolidamento banchina levante molo V. Emanuele

L'importo complessivo del progetto di € 17.000.000,00 risulta così finanziato:

- € 4.200.000,00 fondi PON Trasporti 2000/2006;
- € 12.800.000,00 Legge 166 del 1.08.2002 – D.M. 3.06.2004.

Con delibera n. 4 del 07.01.2010 è stata aggiudicata la gara d'appalto all'A.T.I. SAVARESE Costruzioni. SpA / ICAD Costruzioni Srl / SIF SpA., con sede in via G. Melisurgo 15, che ha offerto un ribasso del 38,13%.

Con verbale di consegna parziale n. 1 del 5.05.2010 è stato consegnato all'ATI appaltatrice un tratto di banchina di 55 metri, a partire dalla testata. In detto verbale si prevedeva che l'inizio dei lavori dovesse avvenire entro 10 giorni dalla data di sottoscrizione. In ossequio a tale prescrizione i lavori sono iniziati il 10.05.2010.

Con verbale di consegna definitiva frazionata del 4.10.2010 sono state consegnate all'ATI appaltatrice le restanti aree oggetto dell'intervento. In tale documento si stabilisce che i lavori dovranno essere eseguiti in maniera frazionata, secondo due fasi operative, per una durata complessiva di 1018 giorni.

I lavori sono stati ultimati in data 02.07.2014 e quindi in tempo utile rispetto ai tempi contrattuali.

Il collaudo delle opere strutturali della fase 1 in cemento armato è stato redatto in data 28.06.2012, depositato presso il Settore Provinciale del Genio Civile di Napoli in data 14.06.2013 prot. 2013.000293.

Il collaudo delle opere strutturali complessivo in cemento armato è stato redatto in data 30.01.2015, depositato presso il Settore Provinciale del Genio Civile di Napoli in data 13.03.2015 prot. 2015.000398.

Il Certificato di Collaudo tecnico-amministrativo è stato emesso in data 25.03.2015 ed è stato approvato con delibera A.P. n. 134 del 16.04.2015.

3) 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 finanziamento € 12.170.000,00, importo progetto € 29.000.000,00.

In considerazione che l'intervento riguarda opere di *"Grande infrastrutturazione"* in corso di esecuzione si rinvia al relativo paragrafo.

4) Adeguamento per "security" portuale - Sistema tecnologico di sicurezza Porto di Napoli.

Il progetto dei lavori per Ad*eguamento per "security" portuale - Sistema tecnologico di sicurezza Porto di Napoli* dell'importo di € 12.500.000,00 è stato finanziato per € 7.000.000,00 con fondi previsti dalla legge n. 413/98 – D.M. 25.02.2004 e per € 5.500.000,00 con fondi previsti dalla Legge n. 166/02 - D.M. 3.06.2004.

I lavori sono stati consegnati il giorno 19.01.2009 ed ultimati in data 19.12.2012.

Il Certificato di Collaudo tecnico-amministrativo è stato emesso in data 15.07.2013 ed è stato approvato con delibera n. 469 del 23.10.2013.

Nel contratto d'appalto era prevista anche la manutenzione dell'impianto di security per un periodo di tre anni che si è conclusa nell'anno 2017.

5) Adeguamento rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini (1° lotto)

L'importo complessivo del progetto di € 6.652.186,29 risulta finanziato:

€ 5.530.000,00 con fondi previsti dalla legge 166 del 1.08.2002 – D.M. 3.06.2004;

€ 772.186,29 con fondi previsti dalla legge n. 413/98;

€ 350.000,00 con fondi previsti dalla legge n. 388/00.

I lavori sono stati consegnati il giorno 11.01.2011 ed ultimati il 23.12.2015.

L'impresa appaltatrice ha iscritto nel registro di contabilità riserve per un importo complessivo di € 5.828.750,33, aggiornato allo stato finale dei lavori. Per la risoluzione delle controversie insorte nel corso dei lavori è stata avviata dal RUP la procedura di accordo bonario, che è in corso di definizione.

6) Consolidamento del molo Immacolatella Vecchia - lato Piliero

L'importo complessivo del progetto di € 5.011.000,00 risulta così finanziato:

- € 4.600.000,00 con i fondi previsti dalla legge 166 del 1.08.2002 – D.M. 3.06.2004;
- € 411.000,00 con fondi previsti dalla legge 388/2000 – D.M. 02.05.2001.

In considerazione che l'intervento si è concluso nel 2017 si rinvia al relativo paragrafo.

7) Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente Molo Carmine importo finanziamento ed importo di progetto € 12.000.000,00.

In considerazione che l'intervento è in corso di esecuzione si rinvia al relativo paragrafo.

8) Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane importo finanziamento € 2.815.883,90, importo progetto € 11.500.000,00.

In considerazione che l'intervento è in corso di esecuzione si rinvia al relativo paragrafo.

Nell'ambito portuale di Salerno, nel 2018, sono stati realizzati/avviati i seguenti interventi:

N.	Descrizione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
1	Infrastrutture di security del Porto commerciale	€ 4.518.360,00	L.413/98 (Security) L.296/06 c.983	Gara aggiudicata nel 2012 – Lavori in corso
2	Prolungamento scogliera Santa	€ 1.830.000,00	L.413/98	Progetto esecutivo

	Teresa (Protocollo di Intesa con il Comune di Salerno del 6/10/2011)			approvato con Delibera n. 179 dell'11/06/2018. Gara indetta con Delibera n. 301 del 18/10/2018

5. Le Zone Economiche Speciali (ZES)

5.1 L'evoluzione delle ZES nelle economie internazionali e comunitarie

L'economia italiana sta, forse, uscendo da una lunga e profonda crisi. Non occorre però sottovalutare la discontinuità forte che si è determinata durante il decennio di arresto della crescita economica nel nostro Paese: "Fino a quando l'economia mondiale è stata organizzata in sistemi produttivi locali, che commerciavano tra loro, l'Italia ha ottenuto ottimi risultati, sia pur con alti e bassi. Ma quando a partire dagli anni Ottanta del Novecento si è fatta largo la globalizzazione, e la grande impresa è riuscita a trarne enorme vantaggio, l'economia del nostro Paese ha sofferto … L'Italia industriale si è rinchiusa nella sua cerchia al grido di piccolo è bello, mentre i politici non si sono mostrati lungimiranti" (Zamagni, 2018, p. 178).

Superare questo momento di profonda discontinuità richiede un processo di adattamento che è ancora in corso: gli esiti non sono ancora scontati. Tuttavia, emergono fattori che inducono a ritenere che, ancora una volta, la duttilità del sistema industriale nazionale sia in grado di generare, sia pure in ritardo, anticorpi capaci di rimettere in moto, sia pure faticosamente e lentamente, una macchina di ripresa di competitività; il tessuto delle medie imprese si è consolidato, sia pure a ranghi ridotti, e la presenza sui mercati internazionali delle nostre esportazioni manifesta tendenze verso un riallineamento nella capacità di penetrazione.

Anche nelle regioni meridionali cominciano a vedersi tiepidi segnali di ripresa, che vanno però valorizzati e resi strutturali, per poter aprire un nuovo ciclo di investimenti, un aumento strutturale della occupazione, una maggiore competitività sui mercati internazionali in termini di performance, per quanto riguarda in particolare la produttività totale dei fattori.

Occorre evitare il rischio di un nuovo dualismo della economia italiana. Si tratta del primo tema da fronteggiare, ed anche di quello più urgente per la tonicità complessiva dell'economia italiana. Secondo alcuni, "se negli ultimi anni l'economia del Nord sembra essersi ripresa – pur in presenza di molti problemi irrisolti - , il Sud precipita in un limbo definito di desertificazione economica, se non addirittura demografica" (Di Martino & Vasta, p. 86).

Le esperienze internazionali testimoniano che esistono strumenti di politica economica adeguati ad intercettare gli investimenti che servono a rendere maggiormente competitivo un territorio, sia in fase di nuova industrializzazione sia in fase di rivitalizzazione, per adeguare la struttura industriale alle nuove sfide della competizione. Si tratta di adeguare la cassetta degli attrezzi per intercettare le modalità con le quali attrarre l'interesse degli investitori e delle aziende.

Nel corso degli ultimi decenni le zone economiche speciali (ZES) si sono manifestate quale contenitore particolarmente efficace a tali finalità, essenzialmente per la agilità delle procedure, per la semplicità e

l'immediatezza degli incentivi, per la capacità di generare massa critica in territori dotati di infrastrutture capaci di mettere in connessione gli output della produzione con i mercati di sbocco. L'impatto sulla struttura economica delle ZES è molto rilevante: "Nel mondo, l'occupazione diretta generata dalle zone economiche speciali ammonta a circa 65/70 milioni di unità, di cui 40 milioni nella sola Cina" (Berlinguer, 2018, p. 7).

Non si tratta di una innovazione assoluta nella storia dei rapporti economici. "L'applicazione dello strumento delle zone trova dei precedenti che risalgono al Medioevo, nelle città libere della Lega Anseatica, nei porti liberi del Seicento e nelle factories stabilite dai commercianti europei per operare al di fuori del loro territorio di appartenenza" (Grappi, Logistica, 2018, p. 105).

Le zone economiche speciali sono aree geografiche delimitate, situate entro i confini nazionali di uno Stato, all'interno delle quali - per le attività economiche e imprenditoriali - sono previste disposizioni normative "privilegiate", principalmente in materia di investimenti, incentivi fiscali, e tassazione. Attualmente, le principali tipologie di ZES sono:

- Free trade Zone;
- Export processing Zone;
- Enterprice Zone;
- Single Factory;
- Freeports;

Il fenomeno delle zone economiche speciali (ZES), avviatosi nel 1937, ha comportato la nascita di circa 4.500 zone situate in 135 paesi, principalmente concentrate in Asia, nella regione del Pacifico e nelle Americhe (Farole, 2011, p. 23-60). Si può affermare che gli USA siano stati i pionieri, che la città di Shenzhen della Cina rappresenti il caso di maggior successo del modello e che l'India abbia la più grande ZES del Mondo.

Tuttavia, la storia di questi strumenti di politica per l'attrazione degli investimenti e per lo sviluppo è molto più antica, ed include le città storiche posizionate sulle rotte del commercio internazionale. Gli esempi delle prime free zones sono Gibilterra (1704), Singapore (1819), Hong Kong (1848), Amburgo (1888) e Copenhagen (1981) (Arnold, 2017).

Nel corso del tempo il concetto di ZES si è evoluto, dando vita a svariati tipi di modalità che differiscono per obiettivi, mercati di destinazione e attività consentite. Le principali tipologie di ZES ad oggi esistenti sono le seguenti:

1. *Free trade zone* (FTZ). Altri termini per riferirsi a questo tipo di zona sono *commercial free zone* e *free zone.* È un'area delimitata non molto vasta che offre strutture per lo stoccaggio e la distribuzione al fine di permettere lo svolgimento di operazioni di scambio, trasbordo, riesportazione e altre attività correlate al commercio. Sono consentite anche semplici operazioni quali imballaggio, etichettatura, smistamento e controllo della qualità delle merci. Nella maggior parte dei casi queste zone sono collocate nei più importanti porti di ingresso ai Paesi, con l'obiettivo principale di offrire un sostegno alle attività commerciali separate dal resto del territorio doganale nazionale tramite la costruzione di recinzioni. I mercati di destinazione della merce prodotta all'interno delle FTZ sono principalmente quelli del Paese ospitante e l'estero.

2. *Export processing zone (EPZ).* È un'area industriale più o meno vasta che offre impianti, servizi e incentivi speciali per lo svolgimento di attività produttive e correlate alla produzione. La merce prodotta all'interno delle EPZ è destinata esclusivamente al mercato di esportazione, e non può essere rivenduta, né all'interno della zona stessa né nel mercato del Paese ospitante. Le EPZ a loro volta si suddividono in due sottotipi: quelle tradizionali, all'interno delle quali sono ammesse solamente imprese che abbiano la licenza per produrre nella zona, e la cui produzione sia interamente destinata ai mercati di esportazione, e quelle ibride, suddivise in due aree, una regolata come una tradizionale EPZ (non obbligatoriamente delimitata da confini) e un'altra all'interno della quale possono operare imprese non regolate dal regime di EPZ, alle quali è consentito vendere i loro prodotti anche in altri mercati, oltre a quello di esportazione. Attualmente, le EPZ sono le zone più diffuse a livello mondiale. Tra i Paesi che hanno adottato il regime di EPZ tradizionale, vi sono Taiwan, Repubblica di Corea, Filippine, India, Argentina, Repubblica Dominicana, Venezuela. Tra quelli che hanno adottato il regime di EPZ ibrida vi sono Repubblica Popolare Cinese (RPC), Thailandia, Brasile, Colombia, Honduras, Emirati Arabi Uniti.

3. *Enterprise zone (EZ).* E' una zona che ricopre un'area poco estesa, creata perlopiù nei Paesi industrializzati con lo scopo di riqualificare, tramite la concessione di convenzioni e incentivi fiscali, zone urbane o rurali degradate sia a livello fisico sia economico-sociale. Il mercato di destinazione della merce prodotta in queste zone è quello domestico.

4. *Single factory (SF)*. Si tratta di un regime secondo il quale è attribuito lo stato di *Export processing zone* (e dunque sono concessi gli incentivi fiscali che ne conseguono) a determinate singole imprese, indipendentemente dal fatto che esse si trovino all'interno di una particolare area. Questo tipo di imprese, sparse su tutto il territorio nazionale di uno Stato, produce merce destinata esclusivamente al mercato di esportazione: Messico e Jamaica sono due stati che hanno adottato questo tipo di regime.

5. *Freeport.* È un'area molto vasta, di grandezza notevolmente maggiore rispetto a quella di tutte le altre tipologie di zona. All'interno dei *freeport* è consentito svolgere attività di ogni genere, da quelle "tradizionali" di produzione, stoccaggio ed esportazione, a quelle di vendita al dettaglio o all'ingrosso della merce prodotta dalle industrie di zona. Altre caratteristiche distintive dei *freeport* sono la vastissima gamma di vantaggi e incentivi offerti, in particolare l'esenzione dai dazi doganali di qualsiasi tipo di merce importata e il permesso di risiedere stabilmente nella zona per chi opera al suo interno. I mercati di destinazione delle merci prodotte in queste zone sono di esportazione, quello del Paese ospitante (senza alcun vincolo di quantità) e, diversamente da tutte le altre zone, anche quello interno al *freeport*. Tra i Paesi che hanno adottato il regime di *freeport* vi sono: Cina, India, Repubblica di Corea, Filippine, Colombia, Iran.

Shenzhen è stata la prima zona economica speciale creata in Cina. Quando fu istituita, la cittadina era un villaggio di pescatori situato in prossimità del delta del fiume delle Perle, con circa ventimila abitanti. L'industrializzazione di Shenzhen, alla quale diedero un grandissimo contributo gli investimenti diretti esteri provenienti soprattutto dalla vicina Hong Kong, cominciò ad operare ad agosto del 1980.

Oggi Shenzhen, dopo essere divenuta una delle prime quattro zone economiche speciali create in Cina, è una metropoli di oltre 12 milioni e mezzo di abitanti, dotata del terzo porto al mondo per il traffico contenitori, con un perimetro di circa 400 kmq, con specializzazione soprattutto nel settore high-tech: nel suo perimetro sono insediate la nota società Huawei e la ZTE, uno dei colossi emergenti nel settore delle telecomunicazioni.

Gli investimenti stranieri furono inizialmente veicolati principalmente nelle attività produttive (in particolare nell'industria tessile), nella creazione di infrastrutture e servizi e nel settore immobiliare. Dalla metà degli anni novanta inoltre, le autorità locali iniziarono a promuovere lo sviluppo tecnologico della zona, favorendo la creazione di industrie ad alta tecnologia.

Dopo circa trenta anni di apertura e di riforme economiche, Shenzhen ha sviluppato un'economia orientata alle esportazioni (soprattutto di prodotti high-tech), è diventata uno dei poli più importanti presenti in Cina per quanto riguarda la ricerca e lo sviluppo nel campo dell'alta tecnologia e una delle maggiori basi produttive del Paese; è il terzo più grande porto per container al mondo e possiede il quarto aeroporto cinese per grandezza.

La Cina, più in generale, ha registrato il massimo successo nella implementazione delle ZES: "La politica delle zone economiche speciali ha incrementato gli investimenti esteri diretti del 58%, non ha spiazzato gli investimenti interni e lo stock di capitale nazionale, ha incrementato il tasso di crescita della produttività totale dei fattori dello 0,6% annuo" (Wang J. , 2009).

In Europa ci sono esempi che dimostrano la possibilità di adottare provvedimenti speciali per favorire lo sviluppo di aree disagiate. L'assenza di armonizzazione della legislazione degli Stati membri dell'Unione Europea in materia di fiscalità ha consentito la nascita di regimi fiscali, ossia di aree geografiche o settoriali, che hanno goduto di una tassazione effettiva notevolmente inferiore rispetto alle medie nazionali.

A volte territori già caratterizzati da regimi doganali particolarmente favorevoli, in funzione della loro perifericità rispetto all'insieme dell'Unione Europea o delle loro condizioni economiche disagiate, hanno ottenuto le necessarie autorizzazioni europee per aggiungere a tali vantaggi un regime fiscale speciale, creando una situazione che non va confusa con i paradisi fiscali extra-europei.

In generale, si può osservare la presenza di numerose zone franche nei Paesi dell'Est Europa (quattro in Lituania, sei in Romania e quattordici in Polonia), ferma restando la necessità di distinguere le zone franche, dove esistono vantaggi di natura prevalentemente doganale, da quelle in cui invece si può beneficiare di numerose altre agevolazioni (fiscali, sugli investimenti, sui servizi), che più propriamente si possono definire zone economiche speciali.

Anche nell'area della Europa occidentale mediterranea esistono casi ormai consolidati. La Costituzione portoghese del 1976 garantisce un'ampia autonomia politica e amministrativa alla regione di Madeira. La posizione periferica e le particolari condizioni socio-economiche dell'isola, ha reso necessaria l'adozione di un regime di agevolazioni dirette a consentire il graduale raggiungimento di un livello di sviluppo assimilabile a quello delle regioni dell'Europa continentale. Inizialmente, tale obiettivo è stato perseguito con l'istituzione, nel 1980, di un free trade zone (FTZ).

Gli accordi stipulati per inquadrare l'ordinamento della regione autonoma di Madeira nell'ambito dell'Unione Europea hanno consentito il mantenimento delle agevolazioni fino al 31 dicembre 2011, riconoscendo il funzionamento del regime introdotto e la sua capacità di favorire il graduale superamento delle condizioni di ritardo nello sviluppo socio-economico della Regione.

Le società operanti nell'ambito della FTZ beneficiano, in aggiunta alle esenzioni o agevolazioni fiscali relative alle imposte sui redditi, di notevoli vantaggi anche in materia di dazi doganali: le materie prime e i prodotti semilavorati importati nella FTZ sono esenti dal dazio di importazione se destinati alla trasformazione in loco in

nuovi prodotti che, essendo per questo considerati fin dall'origine europei, sono esenti da dazi di importazione al momento della loro immissione nel mercato dell'Unione europea.

Nei Paesi di recente ingresso della Unione Europa i casi di ZES sono consolidati e rilevanti. La Lettonia, grazie alla sua posizione geografica strategica, costituisce per i Paesi dell'Europa occidentale la principale porta di ingresso verso gli altri Paesi baltici. Il Paese rientra negli obiettivi di sostegno della programmazione europea, finalizzati all'attrazione di investimenti, in particolare nell'innovazione e nella tecnologia.

La Lettonia fa parte dell'Unione Europea dal 2004, e possiede due zone franche situate a Rezekne e a Liepaja, oltre a 2 porti franchi, di cui uno nella capitale Riga. Le due zone franche della Lettonia assumono la formale definizione di ZES e le imprese che vi operano godono di numerosi vantaggi. Ai sensi della legge sull'applicazione delle imposte nei porti franchi e nelle ZES, è dunque applicato un regime fiscale speciale alle aziende che operano nelle ZES di Liepaja e di Rezekne. Le esenzioni fiscali applicabili o le condizioni favorevoli includono, tra le altre cose:

- lo sconto dell'80 per cento sulla tassa immobiliare;
- lo sconto dell'80 per cento sull'imposta sul reddito delle società;
- lo sconto dell'80 per cento sulla ritenuta alla fonte per dividendi;
- l'esenzione dell'IVA per la maggior parte dei beni e dei servizi forniti alle imprese nelle zone franche o esportati al di fuori di esse.

Per la normativa comunitaria sugli aiuti di Stato, è possibile ricorrere allo strumento delle ZES soltanto nei territori che sono caratterizzati da uno svantaggio competitivo strutturale: “Nell’Unione Europea esistono dodici Stati caratterizzati da zone svantaggiate all’interno del proprio territorio che, in base all’ultima versione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020, vengono denominate Zone A … Tra i dodici Paesi menzionati, soltanto l’Italia e la Grecia sono prive di ZES operative nel proprio territorio” (D’Amico, 2016).

La Polonia è il caso di maggior successo in Europa. Sono state istituite 14 zone economiche speciali che hanno determinato un forte impulso alla crescita del tessuto produttivo, in un arco di tempo relativamente breve, a partire dal 2004. “Le ZES sono state create in aree caratterizzate da una maggiore dipendenza dal settore statale (rispetto ad altre zone) e quindi maggiormente esposte alle dismissioni delle imprese pubbliche dei primi anni novanta” (Voytsekhovska & Butzbach , 2016). Il razionale strategico di politica economica stava dunque nel trasformare un rischio (la crisi della industria pubblica) in una opportunità (lo sviluppo di forme nuove di industrializzazione mediante l’attrazione di investimenti).

Una delle chiavi del risultato positivo determinatosi in Polonia sta anche nella efficienza del meccanismo regolatorio e di funzionamento delle ZES. “La condizione necessaria per fare business in una delle Zone Economiche Speciali della Polonia ottenendo i benefici fiscali previsti è ricevere un permesso ad operare nella Zona … Se un imprenditore genera un reddito nella Zona da attività estranee allo scopo del permesso, il reddito derivante da queste attività non riceverà benefici fiscali” (TAAC, 2017, p. 3).

Per la individuazione delle imprese ammesse ad operare nella ZES, "l'organismo gestore è obbligato a verificare in particolare: la tipologia di attività ed il potenziale impatto per il raggiungimento degli obiettivi previsti dalla ZES; l'ammontare degli investimenti previsti; i fondi propri investiti dalla impresa" (TAAC, 2017, p. 6).

Resta da valutare l'impatto occupazionale diretto ed indiretto, che costituisce un altro elemento di estrema rilevanza, soprattutto in considerazione delle emorragie occupazionali che si sono determinate per effetto della crisi economica iniziata nel 2007.

Proprio questo aspetto genera il maggiore risvolto positivo, ancor più rilevante rispetto alla generazione di investimenti: da uno studio basato su trentamila osservazioni relative alle ZES polacche risulta che "le ZES hanno un effetto positivo sull'occupazione. Ogni 100 posti di lavoro creati in una ZES, in media, determinano circa 72 posti di lavoro nel paese ospitante e 137 nei paesi confinanti … L'effetto delle ZES sugli investimenti è più debole, ma comunque positivo. Gli investimenti in una determinata ZES non spiazzano gli investimenti nell'area fuori dalla ZES" (Pekala, Rzonca, Ciżkowicz-Pękała, & Ciżkowicz, 2015, p. 6).

E' anche interessante notare la ripartizione del capitale investito per Paese di provenienza. In Polonia la quota maggioritaria deriva comunque dagli investitori nazionali, con il 20%; seguono la Germania con il 15% e gli Stati Uniti con il 12%. Se è vero che le zone economiche speciali sono concepite per attrarre investimenti esteri, il ruolo degli imprenditori locali resta comunque rilevante, e la ZES riesce anche a rivitalizzare la capacità di crescita endogena (KPMG, 2014). L'estensione territoriale delle 14 ZES polacche è rilevante, pari a circa 16.200 ettari, di cui il 61% occupato da stabilimenti produttivi, con una dimensione media pari a 1.160 ettari circa per ciascuna zone economica speciale.

La scelta forte di politica economica che è stata operata dal Governo polacco è stata quella di concentrare le risorse comunitarie di sostegno allo sviluppo essenzialmente nelle ZES, per attrarre investimenti produttivi e creare occupazione, in modo tale da indirizzare direttamente i finanziamenti comunitari per generare o per far crescere le imprese.

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 ed 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 del 2-3%, ed il PIL è più alto del 7-8% rispetto alla media delle altre aree. Proprio per i positivi risultati conseguiti, il governo polacco ha deciso di prorogare gli effetti temporali delle ZES, che dovevano cessare la propria operatività al 2020, portando il tempo sino al 2026.

L'approccio utilizzato dal Governo polacco è stato identico a quello adottato nel decreto legge 91 dal Governo italiano: determinare in prima battuta, con legge nazionale, i criteri per l'istituzione delle ZES, rimandando ad atti normativi successivi la costituzione delle aree e le regole di funzionamento: si determina per questa via un approccio utilizzato per tarare meglio i meccanismi operativi e per adeguarli alle esperienze che intanto erano state maturate sul campo. La principale differenza consiste nella centralità che il governo italiano ha voluto assegnare alla portualità meridionale ed alla centralità logistica.

Uno dei dubbi che i critici delle ZES hanno messo in evidenza riguarda il potenziale spiazzamento degli incentivi rispetto ad investimenti che sarebbero comunque stati effettuati in altri aree del territorio. Che gli investimenti attratti dalla ZES non vadano a sottrarre capacità di sviluppo in altre aree è dimostrato anche dalla analisi di quanto è avvenuto in India, altro Paese che ha consolidato una lunga esperienza sin dal 1965 - anno della

istituzione della zona speciale di esportazioni in Kandla - nella definizione e nella gestione delle zone economiche speciali (Vadlamannati & Khan, 2013).

Nelle economie in transizione da un regime di pianificazione ad un sistema di mercato lo strumento delle ZES si è rivelato particolarmente adatto per stimolare partnership tra pubblico e privato: anche nel caso della Russia, che ha varato una legge sulle zone economiche speciali nel 2005, tale strumento si è rilevato utile per attivare meccanismi di positiva trasformazione economica (Guzelbaeva, Rakhmatu, & Akhmetshina, 2017).

In altri casi, invece, la sperimentazione delle ZES si sta orientando verso interventi di carattere più strutturale, per favorire la nascita di incubatori tecnologicamente avanzati, destinati a generare un vantaggio competitivo sull'insieme del territorio nazionale: "Il Giappone ha avviato la creazione di Zone Speciali Strategiche Nazionali nel 2013, con l'obiettivo di migliorare la competitività internazionale dell'industria e promuovere la creazione di centri di attività economiche internazionali, dando priorità all'avanzamento della riforma strutturale del sistema economico" (D'Amico, 2016).

Inoltre, le ZES stanno diventando anche uno strumento per la diffusione degli investimenti diretti esteri, anche all'interno di una strategia di espansionismo economico. E' quello che sta facendo la Cina in Africa: "Il governo cinese, sebbene non direttamente coinvolto nella creazione di ZES in Africa, assegna fondi per la costruzione di queste aree e assume azioni nella promozione dei progetti, che sono considerati di strategica importanza per lo sviluppo del loro Paese" (Manfredi, 2017, p. 205).

Per la Cina l'interesse principale della presenza in Africa è connesso da un lato a garantire cibo a prezzi contenuti per le proprie popolazioni e dall'altro a governare l'accesso alle materie prime ed ai biocarburanti. Questi obiettivi sono perseguiti mediante prestiti che vengono concessi per la realizzazione di infrastrutture da parte di aziende cinesi. In caso di mancati pagamenti sui prestiti concessi, scatta il meccanismo di pagamento in beni alimentari o materie prime.

Insomma, le zone economiche speciali sono giunte ad un grado di maturazione ormai consolidato, in una fase avanzata di istituzionalizzazione. Questo processo conduce ad una riflessione anche sulle ragioni che hanno condotto al successo delle ZES. Non si tratta solo degli incentivi di natura fiscale, che certamente hanno attratto gli investimenti. "Le economie di agglomerazione sono i guadagni di produttività per le imprese che derivano dalla concentrazione spaziale delle attività economiche" (Newman & Page, 2017, p. 2).

Si formano clusters e catene del valore capaci di generare vantaggi aggiuntivi rispetto alla sola attrazione di impresa determinata dalla agevolazione fiscale, che costituisce l'elemento iniziale di un processo più complesso. Le economie di agglomerazione determinano vantaggi competitivi anche per l'ottimizzazione dei costi logistici, che sono ulteriormente rafforzati se le ZES sono localizzate in un perimetro che comprende porti ed interporti.

Ovviamente, non esistono solo casi di successo delle ZES. In Ghana ed in Indonesia sono state studiate evidenze di un risultato negativo dell'impatto economico di tale strumenti: nel caso del Ghana è aumentato il pesante passivo della bilancia commerciale (Boateng, Kutin-Mensah, Chiponga, & Huang, 2017), mentre in Indonesia non ha funzionato il meccanismo di attrazione degli investimenti per le aziende di media e grande dimensione, determinando un fallimento complessivo dell'esperimento (Rothenberg, Bazzi, Nataraj, & Chari, 2017).

In Italia esistono oggi quattro free zones riguardanti il porto franco di Trieste (che è l'unico dotato di piena operatività, in quanto riconosciuto anche dai trattati internazionali del secondo dopoguerra e da una recente

istituzionalizzazione), il porto franco di Venezia, la zona franca del porto di Gioia Tauro e di recente la zona franca del porto di Taranto. Non è un caso che si tratti di porti posti lungo le rotte dei corridoi marittimi del commercio internazionale, proprio a significare la continuità con le proprie sperimentazioni di carattere storico, cui si faceva prima riferimento.

In Italia, l'esperimento condotto, che può essere sinora avvicinato alla logica delle zone economiche speciali, sia pure con un elevato grado di specificità, è quello delle zone franche urbane, che però, come vedremo, hanno ottenuto risultati molto parziali. Il legislatore negli ultimi dieci anni ha introdotto in Italia misure volte all'attrazione di investimenti in determinate aree, prevedendo l'istituzione di Zone Franche Urbane (ZFU). Si è trattato di provvedimenti mirati a consentire lo sviluppo di microimprese, spesso collegati ad eventi di natura straordinaria, che determinavano la necessità di rivitalizzare il tessuto economico locale.

L'istituzione di ZES in Italia può essere visto come lo sviluppo del processo normativo che ha avuto inizio con le Zone Franche Urbane e che deve essere inserito in un disegno di rilancio della politica industriale per aree selezionate e delimitate. Tuttavia, cambia completamente il raggio dimensionale dell'intervento, che mira piuttosto ad attrarre investimenti di maggiore dimensione, con una logica di filiera industriale e con la capacità di generare ben altri ritorni in termini di impatto occupazionale e di capacità attrattiva di investimenti.

In queste aree, quindi, si deve prevedere la contemporanea presenza di incentivi alla attrazione degli investimenti, anche esteri, intervenendo sulle debolezze strutturali del nostro sistema economico nell'ambito di un disegno di reindustrializzazione o valorizzazione territoriale delle aree di convergenza o di quelle a maggior ritardo di sviluppo economico.

La concreta attuazione di queste misure può essere realizzata se si superano tre tipi di criticità: la prima, di natura prettamente economico-finanziaria, richiede di prevedere una chiara individuazione delle misure di incentivazione, calibrate in modo tale da poter generare un effettivo vantaggio tangibile ed immediatamente misurabile per le aziende. Serve un pacchetto per l'attrazione degli investimenti che sia chiaro e trasparente, facilmente veicolabile, comprensibile ed esigibile per le imprese.

La seconda è legata alla definizione di un quadro organico di politica industriale e di attrazione degli investimenti, all'interno della quale si inquadrano le previsioni normative delle ZES: nelle esperienze internazionali hanno funzionato meglio i casi nei quali era chiaro l'obiettivo strategico vocazionale al quale si mirava per raggiungere il traguardo dello sviluppo produttivo.

La terza, infine, riguarda il potenziale allargamento del regime delle istituende ZES con la normativa comunitaria, con particolare riferimento a quella riguardante gli aiuti di Stato e ai meccanismi compensativi degli squilibri interni alla periferia della Ue, predisponendo adeguati strumenti di fiscalità di compensazione da usare nell'ottica di un'armonizzazione delle politiche fiscali nel medio periodo.

La normativa comunitaria sugli aiuti di Stato esclude alcuni settori di intervento che possono essere invece di determinante efficacia nel caso delle ZES, come la logistica, i trasporti e la cantieristica: sono tutte attività connesse all'economia del mare, che costituisce il vettore principale attorno al quale è stato orientato lo strumento normativo nazionale.

Lo sviluppo delle ZES ha determinato anche la nascita di strutture reticolari che connettono le zone economiche speciali tra di loro e con il territorio circostante: "Le zone sono isole logistiche al centro di dinamiche che legano in modo opposti territori molto distanti" (Grappi, Logistica, 2018, p. 107).

Le esperienze internazionali che sono maturate nel corso dei passati decenni dimostrano la robustezza dei vantaggi che le zone economiche speciali determinano per l'impatto su un insieme strategico di variabili. Anche durante la lunga fase di crisi successiva al 2007, questi territori sono stati in grado, molto meglio di altri, di resistere alle difficoltà, e di reagire con adeguatezza competitiva.

"Le Zone Economiche Speciali … hanno come obiettivo fondamentale l'aumento della competitività delle imprese insediate, l'attrazione di investimenti diretti, soprattutto di soggetti stranieri, l'incremento delle esportazioni, la creazione di nuovi posti di lavoro, e il più generale rafforzamento del tessuto produttivo, attraverso stimoli alla crescita industriale e all'innovazione" (De Luca, 2017, p. 2).

La collocazione delle ZES in nodi logistici di primaria importanza è stata una delle ragioni di successo nelle esperienze internazionali che sono maturate nel corso degli ultimi decenni. Si riscopre una identità antica dello sviluppo industriale, che ha sempre visto i porti e gli snodi logistici come una matrice essenziale per gli insediamenti produttivi, per gli evidenti vantaggi dal punto di vista delle economie di costo e della efficienza. E si conferma la lezione in base alla quale proprio i territori maggiormente svantaggiati dal punto di vista della densità industriale possono trarre i maggiori benefici da una politica economica di attrazione degli investimenti.

Nelle aree del Mezzogiorno, che hanno subito nel corso dei passati decenni, una rarefazione degli investimenti per lo sviluppo industriale, a seguito della cessazione dell'intervento straordinario, della crisi delle imprese pubbliche e della rarefazione dei capitali privati disponibili per lo sviluppo, l'istituto della zona economica speciale costituisce un veicolo di fondamentale importanza per ricostruire le condizioni per una ripresa strutturale dell'economia e dell'apparato produttivo.

Tale veicolo di nuova politica industriale può essere considerato anche uno strumento per innovare la cassetta degli attrezzi attraverso la quale generare e stimolare una ripresa degli investimenti industriali e manifatturieri, determinando un ambiente maggiormente favorevole alla attività economica: "La Zona Economica Speciale … potrebbe essere anche, in un Paese che non sa riformarsi, il laboratorio dove testare le riforme: in un modo laico e senza confronti che non hanno nulla a che fare con le riforme, per poi trasferire quelle innovazioni fertili al Paese" (Giannola, 2018, p. 98).

Giungiamo in questo settore buoni ultimi, considerata l'esperienza che tanti altri Paesi hanno maturato nella utilizzazione dello strumento della zona economica speciale. In un certo senso possiamo dire che ci siamo dotati di uno strumento abilitante che prima era precluso.

Ora possiamo semplicemente aver accesso alle aree di interesse di potenziali investitori che, dovendo considerare investimenti da effettuare nelle tante zone economiche speciali che sono state costituite nel mondo, potranno tenere in conto anche le localizzazioni nelle regioni meridionali del nostro Paese, entro i perimetri che saranno stabiliti nei singoli casi dai decreti di attuazione che il Governo di volta in volta predisporrà.

Entrare a far parte di una arena competitiva consente di proporsi, ma non è detto che consenta al tempo stesso di affermarsi. Il risultato dipenderà dalla qualità del pacchetto localizzativo complessivo e dal lavoro di squadra che auspicabilmente dovranno esprimere coralmente le istituzioni e le forze economico-sociali dei territori.

Le zone economiche speciali nelle regioni meridionali potranno dunque generare un gioco a somma positiva se si creano quelle condizioni ambientali capaci di catalizzare l'attenzione degli investitori più attenti e consapevoli. Ciò significa che, oltre agli incentivi fiscali ed alla riduzione del peso burocratico, serve certezza del diritto, buona amministrazione, servizi efficienti, adeguate connessioni, disponibilità di capitale di credito e di rischio che premi le migliori idee imprenditoriali, cooperazione tra industriale e mondo delle università.

La ZES deve essere colta come quella opportunità che richiede da parte di tutti gli attori, istituzionali e di mercato, comportamenti maggiormente responsabili ed orientati verso il soddisfacimento di obiettivi comuni nella direzione dell'interesse generale.

5.2 L'introduzione delle ZES in Italia

Il 12 giugno del 2017 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto legge n. 91 concernente disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, convertito con legge n. 123 il 3 agosto 2017. Si tratta di un provvedimento che ha racchiuso molteplici leve di intervento per il sostegno alle politiche di sviluppo industriale e logistico del territorio meridionale.

In particolare, all'articolo 4 sono state istituite le zone economiche speciali (ZES). L'articolo 5 definisce invece benefici fiscali e semplificazioni di questo strumento: il credito di imposta viene elevato ad un valore massimo pari 50 milioni di euro per gli investimenti effettuati 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 il Mezzogiorno. Il secondo punto di intervento, quello relativo alla sburocratizzazione, assume particolare rilevanza, considerato il fatto che per avviare una impresa al Sud occorre il doppio del tempo che al Nord.

Entro 60 giorni, con successivo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro per la Coesione Territoriale ed il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dello Sviluppo Economico, sentita la Conferenza unificata Stato-Regioni, si prevedeva la fissazione delle modalità ed i criteri per la istituzione delle ZES.

Tale decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri è stato in realtà adottato dal Consiglio dei Ministri il 25 gennaio 2018 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 26 febbraio. Nel decreto sono state definiti i requisiti della ZES, che può essere anche di carattere interregionale; la proposta di istituzione deve essere presentata dal Presidente della Regione, sentiti i sindaci delle aree interessate, e deve essere corredata dal piano di sviluppo strategico; tale documento deve individuare le aree, con evidenziazione di quelle ricadenti nell'area portuale, l'elenco delle infrastrutture già esistenti, un'analisi di impatto sociale ed economico, una relazione illustrativa del piano strategico, l'individuazione delle semplificazioni amministrative, le agevolazioni ed incentivazioni di carattere regionale.

La durata della ZES non può esser inferiore a sette anni e superiore a 14, prorogabile sino ad un massimo di ulteriori 7 anni. Il decreto fissa i compiti del Comitato di Indirizzo e stabilisce le procedure per il monitoraggio degli interventi. Resta ancora da emanare il decreto, sempre a firma del Presidente del Consiglio dei Ministri, per le semplificazioni amministrative, relativo ai procedimenti che hanno impatto con procedure di livello nazionale.

Le Regioni Campania e Calabria hanno proceduto a maggio 2018 alla approvazione del Piano strategico per le ZES, ed il Governo è intervenuto ad approvare, con apposito Dpcm, il provvedimento istitutivo, che verrà pubblicato in Gazzetta Ufficiale a valle della registrazione da parte della Corte dei Conti.

Il quadro normativo si è sostanzialmente delineato, ed ora si potrà passare alla fase di implementazione di questo nuovo strumento di politica economica. Siamo in presenza di una cassetta degli attrezzi che introduce una opportunità per rilanciare la crescita nelle regioni meridionali.

Nel corso degli ultimi decenni, con l'abbandono delle politiche di intervento straordinario per il Mezzogiorno e con la privatizzazione delle imprese pubbliche, l'economia delle regioni meridionali ha registrato una ripresa della forbice nella produzione del reddito e nella distribuzione della ricchezza rispetto alla media dell'Italia e della Unione Europea.

Solo nel 2016 questa tendenza si è arrestata, almeno in Campania. Ed anche il 2017 testimonia che la Campania è la regione più resiliente del Mezzogiorno, Nel 2013 la variazione del Pil regionale era del - 2,5%, mentre nel 2016 ha segnato un + 2,4%. Ma, per tornare a ridurre in modo significativo il divario, serve continuare nello sforzo intrapreso mediante azioni robuste. Il terreno perso da recuperare è ancora tanto, soprattutto sul fronte occupazionale e su quello della generazione di produzione industriale, per tornare almeno al livello del volume di valore aggiunto di prima della crisi.

Le esperienze internazionali sulle ZES, che abbiamo sinteticamente illustrato nel capitolo precedente, dimostrano che il successo è stato ottenuto grazie a due traguardi raggiunti: la costituzione di filiere di impresa dimensionalmente rilevanti e la capacità di orientare gli investimenti verso settori a più elevato contenuto tecnologico.

Si tratta proprio di alcuni degli obiettivi di politica economica che possono contribuire a modificare in positivo le debolezze competitive che si sono manifestate nel nostro Paese: "E' necessario elaborare una serie di azioni volte sia a incoraggiare la crescita dimensionale delle imprese, sia a modificare la specializzazione settoriale troppo sbilanciata, ancora oggi, verso settori maturi a bassa tecnologia. Il problema dimensionale che affligge l'industria manifatturiera italiana è particolarmente grave, visto che la capacità innovativa e la conquista di nuovi mercati emergenti appaiono sempre più intrinsecamente legate alla dimensione d'impresa" (Di Martino & Vasta, p. 278).

La caratteristica forte del modello italiano di zona economica speciale fonda la sua specificità nella centralità logistica dei porti di interesse comunitario, che devono facilitare il sistema delle connessioni ai mercati. Il perimetro identificativo della ZES si deve dunque fondare esclusivamente sulle aree logistiche ed industriali di collegamento tra porti, interporti e retroporti di rilevanza nazionale ed internazionale, per favorire la competitività delle imprese nell'accesso ai mercati di approvvigionamento delle materie prime e di distribuzione.

La delimitazione della ZES va correlata con gli obiettivi di sviluppo industriale e logistico che si intendono perseguire nel piano di sviluppo strategico, e deve in ogni caso prevedere, oltre alla presenza di almeno un porto di interesse nazionale, anche l'inclusione degli interporti e dei retroporti che connettono il territorio in un insieme di infrastrutture adeguate per la connettività ai mercati di approvvigionamento per le materie prime e di sbocco finale per le merci.

Per operare nella ZES usufruendo dei benefici fiscali previsti, l'impresa, se non è già insediata all'interno dell'area, deve ricevere un permesso ad operare da parte del Comitato di indirizzo. A tal fine viene previsto annualmente un bando di gara, emanato dal Comitato di indirizzo, nel quale sono specificati i criteri preferenziali di ammissione.

Se l'impresa genera un reddito nella ZES da attività estranee allo scopo del permesso ottenuto, il reddito derivante da queste attività non riceverà benefici fiscali. Nella ZES possono essere ammesse imprese che svolgono attività manifatturiera, nonchè imprese di servizi. Con criterio di priorità sono ammesse alle agevolazioni previste le imprese manifatturiere il cui fatturato sia orientato per almeno due terzi alle esportazioni. Le nuove imprese che si insediano nella ZES devono operare in conformità alle disposizioni nazionali vigenti e agli apposti regolamenti adottati per il funzionamento della stessa ZES. Le imprese già presenti nel territorio interessato all'atto dell'istituzione giuridica della ZES sono registrate come imprese della ZES, e assimilate alle nuove imprese.

Tra i criteri di accesso alle infrastrutture esistenti, o programmate, all'interno della ZES, devono essere individuate le politiche per l'intermodalità, con misure di sostegno regionale alle scelte del Governo nazionale in materia di ferrobonus e di marebonus. Nella ammissibilità della proposta di ZES potrebbero essere valutate le misure di incentivazione regionale per la intermodalità, terrestre e marittima.

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.

Mentre in molti casi di esperienze internazionali sulle ZES questo processo si è svolto in aree "greenfield", vale a dire in territori che non presentavano pre-esistenze territoriali di particolare significato, diverso è il caso delle regioni meridionali e delle aree di insediamento delle nuove ZES. Andranno prese attentamente in considerazione le specificità che caratterizzano le aree di attrattività degli investimenti produttivi attorno ai poli portuali e logistici: "Nel sistema economico imprenditoriale delle aree del Mezzogiorno la ZES dovrà insediarsi in un contesto geografico … fortemente inurbato e complesso, ed in alcune aree già parzialmente infrastrutturate. Territori, quelli a ridosso di porti e interporti, spesso industrializzati decenni addietro, ma che oggi soffrono la perdita di realtà imprenditoriali rilevanti in grado di offrire occupazione di qualità e capaci di gestire importanti agglomerati industriali" (Marzano, 2018, p. 134).

Con le ZES si può aprire 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 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. Quando saranno adottati dal Governo tutti i provvedimenti attuativi della legge, la palla passerà al tessuto economico e sociale del Mezzogiorno, che dovrà dimostrare di essere pronto all'appuntamento dell'innovazione.

Con i recenti interventi del Governo, siamo in presenza di una inversione di rotta di rilevante portata. Nei cicli lunghi della politica economica nazionale, la questione meridionale costituisce un filo conduttore contrastante, la cui necessità è stata talora negata, salvo poi a dover comunque rientrare nella discussione politica per forza di cose: "Negli ultimi decenni la questione meridionale è uscita più volte dall'agenda del governo e della classe politica per rientravi ogni volta di forza anche se con denominazioni diverse" (Pescosolido, 2017, p. 3).

Le aree contigue ai porti di Napoli e Salerno sono candidate ad essere una delle sedi della sperimentazione. Si tratta, anche attraverso la ZES, di ricucire un rapporto tra tessuto meridionale e Paese: "Le relazioni tra Napoli e i vertici del sistema politico e di governo della nazione sono caratterizzate da una lunga, algida indifferenza intervallata da brevi scoppi di attenzione, particolarmente quando si verifica qualche episodio criminale … La cultura politica ed economica del nostro Paese è oggi senza dubbi e senza imbarazzi ameridionale" (Sales, 2017, p. 117).

L'arretramento delle politiche economiche per lo sviluppo delle regioni meridionali, e la fine della stagione dell'intervento straordinario non sostituita da meccanismi di stimolo per la rivitalizzazione del tessuto produttivo nei passati decenni, sta determinando un revival delle nostalgie neo-borboniche. Su questi temi si è sviluppato recentemente un ampio dibattito.

"Il successo del neo-borbonismo e di simili operazioni mitografiche non è legato soltanto all'evocazione di risentimenti antichi. Intrepreta anche una peculiare relazione tra memoria, storia e tempo presente nelle odierne società democratiche e digitali" (Pinto & Fruci, 30 agosto 2017). Serve dunque una rinascita di politiche per l'integrazione della società meridionale nel contesto nazionale ed internazionale.

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 la attivazione di una nuova politica economica: le zone economiche speciali possono essere uno strumento efficace in questa direzione.

Oltre quaranta punti di differenziale negativo per il Sud nel Pil pro-capite rispetto al centro-nord non sono un coefficiente che consente di farsi soverchie illusioni su cure miracolistiche e sulla possibilità che un singolo intervento possa colmare un gap che si è determinato in una traiettoria di lungo periodo.

Alcuni segnali recenti confortano sulla possibilità di invertire la rotta: "Il Mezzogiorno è uscito dalla lunga recessione, nel 2016 ha consolidato la ripresa, facendo registrare una performance ancora migliore, se pur di poco, rispetto al resto del Paese, proprio come l'anno precedente, che avevamo giudicato per molti versi eccezionale. Un risultato dunque per nulla scontato che appare confermato dalle nostre previsioni per il biennio successivo, seppur con un lieve vantaggio a favore del Centro-Nord" (SVIMEZ, 2017, p. 3).

Non siamo più in presenza di un blocco unitario del Mezzogiorno o di una situazione egualmente asfittica. Negli ultimi decenni il territorio meridionale si è articolato in realtà meno omogenee e cominciano ad emergere anche aree di maggiore sviluppo, sulle quali bisogna puntare per fare crescere una massa critica attorno alla quale fare

leva per modificare un modello di specializzazione asfittico, che aveva ancora traccia della industrializzazione del passato, non più corrispondente alla mutata condizione dei mercati.

"La caduta del numero delle imprese industriali in senso stretto, iniziata nel 1992 con la liquidazione della gran parte delle partecipazioni statali operanti nel Mezzogiorno, e continuata nel 2008 con la crisi internazionale, si è complessivamente arrestata; ha anzi registrato un piccolo aumento concentrato in Campania, che fa storia a sé anche perché ha raggiunto il 40% del totale delle unità operative" (Fondazione Ugo La Malfa, dicembre 2016, p. VII).

Occorre una strategia di politica economica di largo spettro. La costituzione delle zone economiche speciali può certamente fare parte di una nuova cassetta degli attrezzi capace di rivitalizzare le politiche meridionalistiche finalizzate allo sviluppo industriale ed alla competitività. Tale strumento va però inserito in un contesto più largo di interventi per la crescita economica e per la ripresa degli investimenti. Viviamo un processo di trasformazione manifatturiera e logistica che richiede una orchestra di strumenti e di azioni convergenti.

L'orizzonte mediterraneo è uno dei pilastri attorno ai quali far ruotare un progetto di rinascita del Mezzogiorno, che non può essere davvero convincente se si racchiude nel territorio stretto di un isolamento territoriale che ha determinato le passate sconfitte. Abbiamo cercato di dimostrare, nel corso del nostro racconto, che solo perimetri più larghi sono in grado di generare strategie convincenti, nel mondo della globalizzazione.

Il territorio meridionale da solo è asfittico. La dimensione nazionale è una premessa indispensabile, unita alla dimensione comunitaria, che oggi rappresenta il nostro, per quanto instabile, involucro istituzionale. Serve però anche la prospettiva mediterranea, quel confine più largo che in fondo ha da sempre costituito la matrice della nostra origine, e la nostra comunità di destino.

Occorre anche che vi sia la capacità di legare la manifattura alla logistica, il mare alla terra, il presente al futuro. Insomma, siamo chiamati a misurarci su un progetto per il Mediterraneo, che racchiuda in una visione olistica gli interessi di una comunità vasta alla ricerca del proprio riscatto e di una propria prospettiva, dentro tante contraddizioni e tante sofferenze che dobbiamo essere in grado di trasformare in volontà di cambiamento.

5.3 Il ruolo potenziale delle Zone Economiche Speciali

È questo il fronte strategico sul quale si gioca uno degli assi più delicati della geopolitica nei prossimi decenni. Lo sviluppo dei porti nei Paesi della sponda nord del Mediterraneo si gioca innanzitutto sulla capacità di essere protagonisti dei flussi di passeggeri e merci nell'area.

In questo disegno Napoli e Salerno hanno eccellenti carte da giocare. E la costituzione della zona economica speciale, che è stata formalizzata con il Dpcm dell'11 maggio 2018, dopo un iter di passaggi legislativi ed amministrativi iniziato a giugno del 2017, rappresenta un vantaggio differenziale da far pesare. Con la zona economica speciale, "il porto può estendere la sua influenza oltre i confini tradizionali verso l'hinterland, includendo attività, risorse e attori del sistema economico regionale" (DeMartino, 2018, p. 37).

Attrarre e favorire investimenti manifatturieri nelle aree portuali e retroportuali, per ottimizzare i costi della logistica, costituisce una delle variabili critiche per generare vantaggi competitivi nel confronto con la concorrenza internazionale e per far ripartire la macchina produttiva, dopo la lunga crisi cominciata nel 2007.

Non a caso, proprio le zone economiche speciali hanno costituto nell'area mediterranea uno degli elementi di innovazione positiva: basta citare i casi di Tanger Med in Marocco e di Port Said in Egitto.

"La competizione odierna avviene lungo le catene logistiche che connettono le origini alle destinazioni delle merci. L'attuale configurazione della competizione portuale ha luogo lungo la totalità della catena logistica, in generale formata dalle attività marittime, dalla movimentazione delle merci nell'area portuale e dai servizi di trasporto nell'hinterland" (Bottalico, 2018, p. 39).

È questa complessità che va governata e ricondotta a sistema, abbandonando la prospettiva chiusa entro il perimetro delle sole operazioni portuali, che, pur costituendo uno snodo fondamentale, non esauriscono l'articolazione del sistema dei vantaggi competitivi lungo i quali di formano le gerarchie tra i mercati.

Negli anni recenti, lo sviluppo delle zone economiche speciali ha conosciuto un ritmo di crescita esponenziale. L'Italia, dopo un dibattito durato molti anni con la presentazione in sede parlamentare di diversi disegni di legge mai discussi, ha approvato nel 2018 una sua legislazione sulle ZES.

Non sempre le zone economiche speciali sono state costituite attorno ai sistemi portuali. Ma va detto che i casi di maggior successo nel mondo si caratterizzano proprio per tale caratteristica. Laddove i porti non sono stati il cuore pulsante della ZES, vale a dire in Polonia, si è effettuato un poderoso sforzo di concentrazione di risorse finanziarie, destinando all'attrazione degli investimenti in quelle aree l'intero ammontare delle risorse per le politiche comunitarie di coesione.

Il cuore del provvedimento italiano sta da un lato nella applicazione dello strumento alle regioni meridionali che presentano un divario competitivo sulla densità manifatturiera e dall'altro nella individuazione e dei porti meridionali presenti nella rete core del trans-european network quale fulcro per lo sviluppo dello strumento

Se soprattutto l'Asia è stata protagonista dell'incremento di questo nuovo strumento di politica territoriale ed industriale, oggi anche il Mediterraneo e l'Europa cominciano a rendersi conto che l'attrazione degli investimenti in contenitori territoriali competitivi rappresenta una opportunità quale acceleratore della crescita.

Attrarre investimenti vuol dire frenare il processo di nuova emigrazione, soprattutto di forze giovanili ad alto livello di formazione, che ha investito nuovamente le regioni meridionali: dal 2000 al 2016 oltre 900mila meridionali si sono trasferiti al Centro o al Nord al netto di quanti sono venuti al Sud (Botta, 2018).

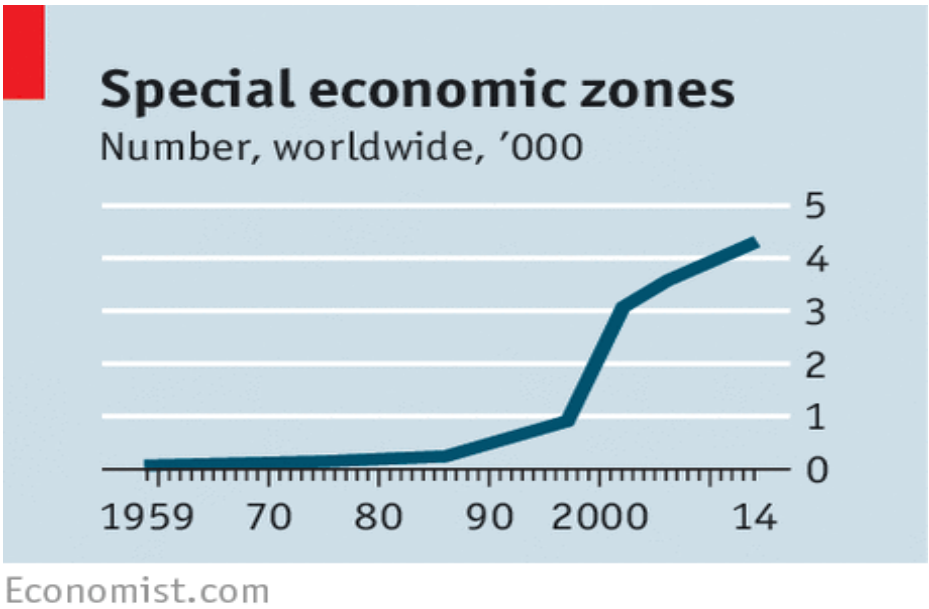


FIGURA 1 - LO SVILUPPO DELLE ZES NEL MONDO

Conta molto anche la capacità di generare rapporti di filiera tra imprese dimensionalmente differenti: "L'attrazione di imprese di maggiori dimensioni, nazionali ed estere, potenzialmente interessate alle migliori condizioni offerte dalle Zes può determinare la costruzione di filiere radicate sul territorio in grado di far crescere le piccole e medie imprese meridionali, favorendo lo spostamento verso attività ad elevato contenuto tecnologico" (Servidio & Prezioso, 2018, p. 145).

Occorre "non commettere l'errore di considerare la ZES il rimedio di tutti i mali della crescita. Essa è solo il martello di una cassetta degli attrezzi che deve altresì contenere chiodi solidi (le imprese), l'incudine (un porto efficiente ed efficace con terminalisti di eccellenza ed interporti e/o aree retroportuali ben strutturati), la chiave inglese (un sistema burocratico solido), l'olio lubrificante (un sistema logistico di prim'ordine), un giravite (il sistema degli incentivi) e la tenaglia (il supporto delle istituzioni). Sono questi i tools che devono girare insieme per poter far valere sul territorio di riferimento la Zona Economica Speciale" (SRM, Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo. Settimo rapporto annuale, 2017, p. 145-146).

Politica industriale, logistica, sistemi portuali costituiscono un triangolo all'interno del quale si stabiliranno gli assetti competitivi dello scenario commerciale per i prossimi decenni. Se fino ad ora la produttività totale dei fattori si è giocata prevalentemente sui fattori del capitale e del lavoro, oggi conta molto di più quel valore "residuale" che ha rappresentato la "black box" sui cui hanno tanto a lungo discusso gli economisti nei decenni passati.

I modelli di produzione si sono andati progressivamente articolando in una logica di internazionalizzazione del ciclo industriale: "Si parla da molti anni di spacchettamento (unbundling) nella organizzazione internazionale del lavoro per stadi di lavorazione. Il peso dei prodotti intermedi sul commercio mondiale, anche al netto delle materie prime agricole ed estrattive per loro natura definibili input intermedi, da molti anni supera abbondantemente un terzo degli scambi mondiali" (Onida, 2017, p. 26).

Il retroterra manifatturiero costituisce il backbone che stabilisce l'attrattività dei sistemi portuali. Il confine tra logistica e manifattura diventa molto più permeabile. La partita strategica nelle grandi aree economiche si sposta sulla capacità di combinare questi fattori. Anche nel Mediterraneo assisteremo ad una revisione complessiva degli equilibri competitivi. E la faglia tra Europa del Sud ed Africa rappresenterà uno dei terreni di confronto dai quali nascerà il futuro dell'economia internazionale nei prossimi decenni.

In questo delicato interstizio devono essere messi in discussione assiomi che tengano nel dovuto conto le trasformazioni che si sono determinate per effetto della globalizzazione. Il confine tra manifattura e logistica si è andato attenuando, e le catene del valore si generano secondo schemi di funzionamento che non possono essere interpretati con le logiche del passato: come scrive Adriano Giannola, "il pensiero meridionalistico sull'economia del Mezzogiorno, tanto ricco di contributi, ha trascurato la forza propulsiva dell'economia del mare per l'occupazione e lo sviluppo … L'innovazione logistica dei processi industriali e la rinnovata portualità dovranno concorrere alla ripresa del sud in una nuova visione dell'industria non più legata allo stabilimento-capannone ma alla mobilità degli input ed alla generazione di valore nei flussi import-export in apposite aree dedicate retro portuali, quali distripark, poli e distretti logistici" (Forte, 2017, p. 22).

La centralità della logistica è una piattaforma di competitività che viene ancora oggi sottovalutata nella definizione degli assi di intervento per ridisegnare il reticolo dei fattori di competitività, sul fronte microeconomico delle imprese così come sul fronte macroeconomico dei sistemi produttivi: "Generare politiche per il miglioramento della competitività logistica costituisce uno dei fattori decisivi di una nuova politica industriale" (Spirito, Infrastrutture e servizi di connettività per lo sviluppo del Mezzogiorno, in a cura di Giuseppe Coco e Amedeo Lepore, Il risveglio del Mezzogiorno, Nuove politiche per lo sviluppo, 2018, p. 147).

La competitività delle economie industriali nel nostro tempo si gioca su una rete articolata di relazioni che stanno soprattutto fuori dal recinto della fabbrica. Ne deriva la necessità che sia aggiornata la cassetta degli attrezzi di politica economica, per toccare i tasti giusti capaci di generare impulsi ed incentivi nella corretta direzione di marcia. "La visione più moderna della politica industriale sottolinea proprio l'importanza di strumenti e iniziative pubbliche che promuovano le economie esterne (spillovers) di informazioni e interconnessione entro diversi ecosistemi innovativi localizzati sul territorio, ma con reti lunghe di interconnessione che superano i limiti territoriali degli antichi distretti industriali" (Onida, 2017, p. IX).

Alle Autorità di sistema portuale, la legge che istituisce le ZES in Italia conferisce un ruolo rilevante, assegnando al Presidente di questo organismo la guida del Comitato di Indirizzo, ed al segretario generale il ruolo di coordinamento operativo. Questa scelta del legislatore è dettata dalla natura stessa con la quale è stata riformata la governance della portualità nazionale: "Le Autorità Portuali … sono organizzazioni ibride, che agiscono nella intersezione tra i domini del settore pubblico e di quello privato" (Parola, Pallis, Risi, & Ferretti, 2018, p. 199).

La cerniera istituzionale tra l'azione pubblica per lo stimolo allo sviluppo e l'azione privata per il rilancio degli investimenti costituisce proprio il senso e lo spirito con il quale sono state formulate le ZES nella versione nazionale. Le zone economiche speciali costituiscono dunque un contenitore istituzionale particolarmente adatto ad incrociare manifattura, portualità e logistica: i confini ai quali eravamo abituati tra attività si stanno ridefinendo in una logica di rete e di connettività molto più liquida. Diventa sempre più necessario che siano costruite le condizioni per una orizzontalità delle azioni, rispetto ad un approccio tradizionale che privilegiava la verticalità.

Come spesso accade nel nostro Paese, si è generata, a valle della legge istitutiva delle ZES, una discussione sulla necessità di attivare interventi di riequilibrio anche per la parte restante dell'Italia. Sono così nate anche le Zone Logistiche Semplificate (ZLS), istituite con un emendamento alla Legge di Bilancio 2018, nelle aree portuali delle Regioni cui non si applica il Decreto Mezzogiorno.

"Si tratta di istituire zone franche a burocrazia zero per l'attrazione di investimenti. L'istituzione di tale misura, che sembra essere una versione light delle ZES, ha generato un dibattito, in quanto l'incentivazione di aree del Centro Nord sembra essere in qualche modo penalizzante per le aree del Sud" (Aniello, 2018).

Ridurre il tasso di burocratizzazione per l'insediamento di nuove attività produttive costituisce un elemento che può essere a vantaggio della attrattività complessiva dell'economia italiana, non solo degli insediamenti a ridosso dei porti, degli interporti e dei retroporti.

Per questa ragione l'estensione di tale misura anche ai porti del Centro-Nord va considerata positivamente, ed anzi va colta come una occasione per sperimentare forme di governo capaci di ridurre il grado di una eccessiva formalizzazione burocratica che costituisce un peso per lo sviluppo industriale del nostro Paese.

Resta vero che complessivamente serve una impalcatura normativa di vantaggio per le regioni meridionali. Non la si gioca sul terreno delle ZES, ma vale la pena di considerare che vanno approntate misure che consentano al Mezzogiorno di essere maggiormente attrattore di investimenti, di occupazione e di sviluppo.

Quel che ancora manca alle zone economiche speciali, per come sono state definite, è la definizione di zone doganali franche, che rappresenterebbero il completamento di architettura opportuno per attrarre ancor maggiormente l'attenzione deli investitori, anche dal punto di vista della organizzazione logistica. In questo caso la normativa di vantaggio è presente per il porto di Trieste, ed andrebbe applicata anche per i porti principali delle regioni meridionali, interessati al progetto della zona economica speciale.

Esiste poi un rapporto stretto tra recente riforma della governance portuale e progetto delle zone economiche speciali. La riforma dei sistemi portuali nel nostro Paese avrà pieno successo solo se si sarà capace 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. Il Sud ha perso, dal 2007 ad oggi, il 30% della capacità produttiva, ed è possibile generare una ripresa strutturale solo se ripartiranno gli investimenti nella industria manifatturiera del XXI secolo.

Qualche segnale va nella giusta direzione, dopo decenni nei quali 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. Era altamente necessario, strettamente indispensabile. Se non riparte il Mezzogiorno non riparte l'Italia. Un terzo del Paese non può essere considerato alla stregua di una appendice, oppure un peso da trascinarsi come un destino inelutttabile, una palla al piede che tale deve restare.

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. va sottolineato che la storia delle ZES ha conosciuto una rapida accelerazione negli ultimi decenni, anche per contrastare la crisi emersa a partire dal 2007.

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 può aprire 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 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.

Quando saranno adottati dal Governo i provvedimenti attuativi del decreto 91, la palla passerà al tessuto economico e sociale del Mezzogiorno, che dovrà dimostrare di essere pronto all'appuntamento dell'innovazione.

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 la 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 ed 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 Ministro, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e della Regione. Il segretario generale della 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.

Sinora, si è utilizzata prevalentemente la retorica del vantaggio geografico e posizionale dell'Italia rispetto alla attuazione di politiche e di interventi capaci di fare la differenza nelle scelte degli operatori e del mercato. "Paradossalmente, nonostante la posizione dell'Italia e del suo Mezzogiorno nel Mediterraneo rappresentino senza dubbio un asset privilegiato, tale da poter essere il crocevia di un numero elevatissimo di scambi commerciali, l'Italia perde sulla logistica" (Forte, 2017, p. 60).

Sarà necessaria una visione globale delle zone economiche speciali, non viste come un recinto chiuso per favorire il mantenimento e lo sviluppo dell'offerta industriale esistente, ma come una opportunità per aprire la finestra meridionale alle dinamiche manifatturiere globali: già oggi in Italia "le multinazionali estere contribuiscono per oltre un quarto alle esportazioni nazionali di merce, per quasi la metà alle importazioni, per quasi un quarto alla spesa privata in ricerca e sviluppo" (Onida, 2017, p. 70).

Anche in termini di approccio alla cultura manageriale, l'apporto delle multinazionali può essere prezioso per superare visioni di corto raggio e di carattere autoctono, dal momento che la parte più densa del tessuto industriale meridionale è formato da piccole e medie imprese a proprietà familiare.

Senza una qualificazione della offerta logistica, della intermodalità, delle interconnessioni e degli effetti di rete e di sistema, il Mezzogiorno rischia di perdere un altro treno per il proprio sviluppo, stavolta non solo a svantaggio proprio ma a detrimento dell'intera economia del nostro Paese. Al Mezzogiorno d'Italia si aggiungono i Mezzogiorni del Mediterraneo, che possono essere vincolo di sistema o invece opportunità di sviluppo. Sinora "lo spazio euro-mediterraneo … non è ancora divenuto realtà … Il Mare Nostrum è dominato da un immenso problema del Mezzogiorno" (Cardini F. , 2014, p. 98).

La crisi iniziata nel 2007 ha acuito le difficoltà ed ha allargato la forbice tra Nord e Meridione, per effetto di un drammatico calo degli investimenti. Non tutto il panorama si presenta fosco, tanto è vero che, a partire dal 2015, qualche segnale di ripresa meridionale si è timidamente affacciato all'orizzonte: "Negli ultimi anni, la capacità di essere resilienti è stata chiaramente visibile in alcune imprese del Meridione, le quali hanno utilizzato molti degli incentivi fiscali messi a disposizione dal governo, investendo in nuovi prodotti, nuovi macchinari e sofisticati servizi in grado di essere competitivi sui mercati nazionali ed internazionali" (Lagravinese, 2018, p. 47). Sostenere la ripresa concorrenziale del tessuto manifatturiero esistente ed allargare la base produttiva costituiscono le sfide principali per far ripartire lo sviluppo meridionale: da questo punto di vista i servizi di connessione e lo sbocco verso i mercati internazionali costituiscono leve di primaria rilevanza, soprattutto nello spazio economico più prossimo alle nostre frontiere marittime.

Non c'è un deserto attorno ai noi. Tra le imprese che hanno registrato una crescita della occupazione delle vendite maggiore del 20% per un periodo di tre anni consecutivi guida la classifica la provincia di Milano con 109 imprese, seguita in modo sorprendente dalla provincia di Napoli, con ben 64 imprese (Lagravinese, 2018). Secondo l'ultimo rapporto Censis-Confcooperative, in Campania le imprese digitali sono cresciute del triplo rispetto al Piemonte. Staccate del 10% Veneto, Toscana, Emilia Romagna e Lombardia. Tra il 2011 ed il 2017, la crescita maggiore delle imprese digitali si è registrata proprio in Campania, con il 26,3%, immediatamente seguita dalla Sicilia con il 25,3% e dalla Puglia con il 24,2%.

Esiste ancora poi un tessuto di media e grande impresa che deve essere considerato strategico per strutturare una rinascita manifatturiera delle regioni meridionali. Se guardiamo al territorio campano, i settori nei quali sono presenti realtà di aziende dimensionalmente rilevanti sono: l'automotive, la farmaceutica, l'aerospazio,

l'industria conserviera, i prodotti da forno. Sono 14 le imprese che superano i 500 dipendenti in Campania, e di queste 5 superano i 1.000 addetti (Ramazzotti & Pirro, 2018).

Insomma, "il Mezzogiorno non è un deserto industriale, tutt'altro; ha un prodotto di capacità, di valore aggiunto manifatturiero di 27 miliardi. Se noi guardassimo al Mezzogiorno come fosse uno Stato, questo valore aggiunto manifatturiero, di produzione e non di PIL, lo collocherebbe tra la Finlandia e la Norvegia" (Deandreis, 2018, p. 101).

Questi segnali di vitalità, e di persistenza industriale, vanno innestati in una strategia ed in un respiro internazionale, che tenga conto dei mercati a maggiore potenziale di crescita nei prossimi anni e decenni. Dobbiamo comprendere che la sfida mediterranea riguarda l'Italia e l'Europa almeno quanto le nostre regioni meridionali.

La capacità attrattiva di investimenti manifatturieri e la capacità di generare valore dalla economia logistica nei prossimi decenni dipendono anche dalla forza e della chiarezza con la quale saranno giocate le partite strategiche nello scacchiere mediterraneo. La Cina ha cominciato già da tempo a muovere le sue pedine. L'Europa e l'Italia stentano ancora ad avviare le proprie mosse.

Non resta molto tempo per evitare di piangere poi il latte versato. Strutturare un disegno strategico richiede forza di coesione, risorse disponibili, tempo di implementazione. La velocità di attraversamento nella esecuzione di queste fasi rappresenta uno degli elementi che condizioneranno gli esiti del confronto concorrenziale tra i grandi blocchi economici mondiali.

Si muovono, nello scenario italiano e meridionale, tendenze che vanno comprese e contrastate: "Da giovani che eravamo siamo diventati irrimediabilmente vecchi, al punto che il numero dei decessi sopravanza ormai stabilmente quello delle nascite. Quel tanto o quel poco di benessere recentemente acquisito ci ha indotto a dimenticare le doti dell'assimilazione e oggi temiamo le migrazioni del bacino del Mediterraneo, come se la nostra storia non fosse stata parte di esso" (Berta, Sul declino italiano, in a cura di Franco Amatori, "L'approdo mancato", 2017, p. 321).

Invertire una rotta ormai più che quarantennale alla marginalizzazione ella questione meridionale, ed al suo utilizzo solo strumentale, richiede un raggio di curvatura capace di generare quel consenso sociale ai cambiamenti indispensabile perché si possa per davvero raggiungere la condivisione per conseguire le trasformazioni necessarie. Nessun disegno di rigenerazione sociale ed economica è possibile se i diversi attori che sono chiamati a concorrervi non si ritrovano nella mappa con un proprio ruolo definito, rispondente ad un disegno di aspettative parte di una strategia condivisa.

Proprio mentre si ponevano tutte le condizioni del declino italiano, è cominciata una discussione sterile sulle Grandi Riforme, nella convinzione – errata – che tutti i mali del Paese derivassero da un assetto costituzionale dei poteri non più adatto al governo di una società complessa.

Se è certamente vero che alcuni aspetti del tessuto costituzionale meriterebbero di essere aggiornati, è sul terreno delle regole secondarie che è maturata la condizione per la sconfitta competitiva del nostro Paese: nella incomprensibilità delle leggi, nelle lungaggini burocratiche, nella ragnatela di poteri frammentati, sempre più capaci di porre veti piuttosto che di costruire il futuro.

"Ho visto gli agenti d'una Compagnia americana, venuti in Italia con forti capitali, per intraprendere alcune industrie, fuggire disperati, dopo aver visto la serie infinita delle pratiche che bisognava fare per ottenere il desiderato permesso, e le mille difficoltà che si dovevano superare. L'Italia – mi dissero – non è ancora un Paese per gli affari. E se ne andarono". Sembrano parole scritte oggi. Sono invece affermazioni del 1878 di un grande meridionalista, Pasquale Villari.

La strada per disboscare la foresta di una burocrazia soffocante, e nemica dello sviluppo, sono lastricate di grandi difficoltà, e si assidano in territori antichi. Non vuol dire – per questo – che occorre deporre le armi e rassegnarsi. Anzi. Le zone economiche speciali sono una nuova opportunità per riprendere la battaglia, e per cercare ostinatamente di riavviare quello spirito della "golden age" che ha stimolato la parte migliore di quello che noi ora ancora siamo.

Serve la mobilitazione di tutti gli attori. Le lamentazioni che si levano alte spesso nel dibattito pubblico e negli atteggiamenti privati servono davvero a poco, e rischiano di essere solo controproducenti. Rialzare la testa e guardare oltre l'orizzonte, per disegnare un futuro ed una strategia, sono le premesse per superare una stagnazione che prima che essere economica è intellettuale.

Entro questo quadro complessivo di urgenza del cambiamento, si debbono poi muovere coerentemente le istituzioni nazionali e territoriali, con la capacità di costruire una regia attenta e sapiente di tutte le componenti che generano effetti sul posizionamento internazionale: imprese, finanza, burocrazia, politica estera, forze economiche e sociali. Nel mondo contemporaneo solo i giochi di squadra riescono a raggiungere obiettivi ambiziosi.

L'orizzonte entro il quale dobbiamo collocare la nostra prospettiva di rinascita si chiama Mediterraneo. Un mediterraneo che deve diventare leva per la rivitalizzazione di un progetto europeo di integrazione delle diversità. "Siamo nel pieno di una lotta agonica da cui può nascere davvero una Europa finalmente unita, ma da cui può derivare anche un'Europa disgregata, terreno di colonizzazione per vecchie e nove superpotenze" (Ceruti, 2018, p. 69). Proprio il Mediterraneo costituisce la faglia attorno alla quale si stabilirà l'equilibrio geo-politico del Vecchio Continente. Cominciare a comprenderlo è già un buon inizio.

6. FINANZIAMENTI COMUNITARI E/O REGIONALI

6.1 PORTO DI NAPOLI. Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità

Si premette che la Commissione Europea con decisione C(2014) 3873 del 13.6.2014, trasmessa all'UOGP con nota dell'Autorità di gestione POR FESR 2007-2013 prot. 2014 0411520 del 17.6.2014 ha approvato senza nessuna condizione il Grande Progetto "Logistica e Porti. Sistema integrato portuale di Napoli", CCI 2011 IT 161PR002, articolato in n.9 interventi.

Con decreto UOGP n. 6 del 18.6.2014 si è preso atto di detta approvazione ed è stato ammesso a finanziamento il Grande Progetto in argomento per l'importo complessivo di € 154.200.000,00, a valere sull'obiettivo operativo 4.8 del POR FESR Campania 2007-2013.

Al fine di regolare i rapporti fra Regione Campania – UOGP e l'Autorità portuale di Napoli è stata stipulata apposita Convenzione in data 29.7.2014 prot. 2014 0538683 dell'1.8.2014.

Nel frattempo la Commissione Europea, con decisione C(2015) 2771 del 30.4.2015, approvava gli orientamenti sulla chiusura dei programmi 2007-2013, dettando le norme specifiche per la suddivisione dei grandi progetti su due periodi di programmazione. Pertanto, con nota n. 440 dell'8.6.2015, l'Autorità Portuale di Napoli trasmetteva alla Regione Campania la documentazione necessaria per richiedere la suddivisione del Grande Progetto "Logistica e Porti - Sistema integrato portuale di Napoli", nelle due programmazioni POR FESR 2007-2013 e POR FESR 2014-2020.

Nel dicembre 2015 sono stati comunicati alla Regione Campania le spese effettuate e quietanzate relative ai nove interventi costituenti il grande progetto ed è stato richiesto che il completamento degli stessi transitasse nella programmazione 2014-2020.

A tal riguardo l'Autorità di Gestione del POR Campania, con nota n. 890024 del 21.12.2015 comunicava che, al termine del negoziato POR Campania FESR 2014-2020, il suddetto programma era stato adottato dalla Commissione Europea con decisione C(2015) 8578 dell'1.12.2015.

Per quanto attiene gli interventi del Grande progetto, il finanziamento complessivo è stato pari ad € 154.200.000, di cui nella programmazione 2007-2013 sono stati spesi € 6.991.477,80, mentre il completamento dei nove interventi è transitato nella programmazione 2014-2020, per un importo di € 147.208.522,20.

In data 19.07.2016, con nota n. 494071, il Responsabile Generale dell'U.O.G.P. ed il Direttore dell'Autorità di Gestione del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, comunicavano che, con Delibera di Giunta Regionale n. 361 del 13.7.2016, era stato istituito il capitolo di spesa n. 6304 "Finanziamento Grandi Progetti POR-FESR 2014-2020 - Trasporti - Amministrazioni locali" inclusivo della somma di € 148.212.026,85 per il Grande Progetto "Logistica e Porti - Sistema integrato portuale di Napoli".

I nove interventi che costituiscono tale grande progetto sono stati pubblicizzati nell'elenco annuale 2016 con la dicitura "**interventi da finanziare in attesa dell'atto formale di assegnazione**" adottato dal Comitato Portuale con delibera n. 7 del 23.02.2016 ed approvato dalla stesso Comitato con delibera n. 14 del 18.05.2016

La copertura economica degli stessi è divenuta effettiva allorquando è stato assicurato dalla Regione Campania il relativo finanziamento e questa amministrazione ha adottato la variazione del bilancio preventivo 2016, con delibera n. 46 del 28 luglio 2016, approvata con nota n. 25846 in data 26.9.2016 dalla *Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne*.

PORTO DI NAPOLI - Stato di attuazione del Grande Progetto "Logistica e porti: sistema integrato portuale di Napoli"

Il Grande Progetto "Logistica e porti: sistema integrato portuale di Napoli" si propone il riassetto organico del Porto di Napoli ed è finalizzato alla sistemazione e messa in sicurezza strutturale di alcune infrastrutture già esistenti dell'area portuale di Napoli.

I nove interventi che lo costituiscono riguardano infrastrutture portuali riservate esclusivamente al superamento delle criticità che hanno determinato e continuano, tutt'oggi, a determinare un pregiudizio per la sicurezza della navigazione nell'ambito portuale.

In particolare alcuni interventi (escavo dei fondali e collegamenti stradali e ferroviari) sono inseriti nel contesto di appalti già in corso e sostanzialmente ultimati.

Nella cassa di colmata della Darsena di Levante, intervento già finanziato con altri fondi, verranno riversati i materiali derivanti dall'escavo dei fondali del Porto di Napoli. Inoltre, la stessa Darsena sarà collegata alla parte di ponente del porto con un collegamento stradale, che prevede il riassetto di strade già esistenti, inoltre, sarà collegata con una linea ferroviaria, che consentirà di ridurre in modo sensibile il traffico di merci su gomma con una maggiore ripartizione modale su ferro e conseguenti riduzioni dell'inquinamento atmosferico.

Di seguito si riporta l'elenco nonché una breve descrizione degli interventi che costituiscono il Grande Progetto con il relativo stato di attuazione.

A1 Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale

Importo del progetto € 22.000.000,00

La realizzazione ed il potenziamento delle infrastrutture della rete fognaria è parte integrante della riqualificazione ambientale del porto di Napoli ed è un elemento di fondamentale importanza per l'adeguamento delle vigenti normative nazionali e comunitarie in tema di immissioni di acque in mare. La nuova rete fognaria sarà di tipo separato, ovvero costituita da una rete di raccolta delle acque bianche e da una rete per la raccolta delle acque nere. La nuova rete di acque nere portuale sarà ubicata lungo le principali strade portuali e sarà realizzata in depressione al fine di limitare la profondità degli scavi e garantire il funzionamento idraulico anche in assenza di significativi livelli geodetici. La rete fognante esistente verrà riconvertita integralmente per il collettamento delle sole acque meteoriche per le quali è previsto un trattamento di disoleazione ed una successiva filtrazione prima del loro sversamento a mare.

Stato di attuazione – E' stato sottoscritto il contratto e avviata la progettazione esecutiva che sarà assoggettata a verifica. (importo lavori aggiudicati € 11.725.665,93).

A2 Riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni

Importo del progetto € 31.600.000,00

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 pare (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, 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, elimina tale criticità, consente la formazione di convogli di lunghezza pari a 750 metri circa 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).

Stato di attuazione – E' stato stipulato il contratto ed avviate le attività preliminari alla progettazione esecutiva che sarà assoggettata a verifica. (Importo lavori aggiudicati € 15.968.246,9)

A3 **Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo – Importo del Progetto € 5.000.000,00**

L'intervento è consistito nell'individuazione e nella rimozione degli ordigni bellici inesplosi ancora presenti sui fondali del bacino portuale napoletano, avendo il porto di Napoli subito ben 108 bombardamenti durante l'ultimo conflitto bellico mondiale (1941-1945). Il lavoro di bonifica da ordigni inesplosi e/o residuati bellici interrati nei fondali è propedeutico all'intervento di bonifica di parte dei fondali per la rimozione dei sedimenti inquinati. L'intervento è concluso.

Bonifica da ordigni bellici

A4 **Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del Porto di Napoli - € 2.000.000,00**

L'intervento mira all'individuazione, al recupero e alla valorizzazione del patrimonio archeologico/culturale presente sui fondali del porto di Napoli e di cui vi è ampia traccia negli studi archeologici. Pertanto oltre alla conservazione, recupero e valorizzazione del patrimonio archeologico e culturale del porto, le attività di rilevamento dei relitti e dei reperti di archeologia, come quelle di bonifica da ordigni bellici, sono propedeutiche alla necessaria bonifica dei fondali. L'intervento è concluso.

Reperti di archeologia navale

A5 Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro - € 6.000.000,00

Il progetto originario dell'intervento mira al restauro ed alla valorizzazione del patrimonio archeologico e culturale che verrà rinvenuto sui fondali del porto, per la parte asportabile e movimentabile. Per l'allestimento degli spazi destinati alle attività di recupero, catalogazione e restauro verrà utilizzato l'edificio dell'Immacolatella Vecchia, di cui si prevede il restauro e il risanamento conservativo. Tale edificio, situato sull'omonimo molo, affaccia direttamente sul mare ed è attualmente inutilizzato. Realizzato nel 1743 da Domenico Antonio Vaccaro, è stato nel corso degli anni più volte rimaneggiato ed ampliato.

Stato di attuazione. È stato sottoscritto il contratto che prevede la predisposizione della progettazione da parte dell'impresa aggiudicataria. Con Delibera presidenziale n.90 del 23.03.2019 è stato approvato il progetto esecutivo e pertanto è in corso l'avvio dell'esecuzione dei lavori. (Importo lavori aggiudicati € 3.522.727,01)

Cantiere di restauro Immacolatella vecchia

A6 Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena della Marinella - € 12.000.000,00

L'intervento preliminare originario prevedeva la demolizione del silos granario ubicato a ridosso alla calata Marinella, che appariva in uno stato di vetustà tale da risultare pericoloso per la incolumità pubblica. A seguito di più approfondite indagini e verifiche, propedeutiche alle successive fasi di progettazione definitiva ed esecutiva, è risultato che le condizioni statiche del Silos sono tali da non richiedere la sua demolizione. Pertanto, è possibile mettere in sicurezza il Silos mediante interventi di ripristino strutturale.

A seguito dei lavori di dragaggio è previsto un abbassamento del fondale marino attiguo alla darsena della Marinella fino al livello dello strato non contaminato, pertanto, si rende necessario eseguire interventi di consolidamento delle banchine per evidenti motivi strutturali di sicurezza, oltre a riqualificazione le aree di banchina, attualmente dismesse, per una più razionale destinazione delle stesse aree.

Stato di attuazione – E' in corso la gara per l'affidamento del servizio di ingegneria ed architettura relativo alla progettazione e direzione dei lavori .

A7 Piano di efficientamento energetico del Porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative - € 10.000.000,00

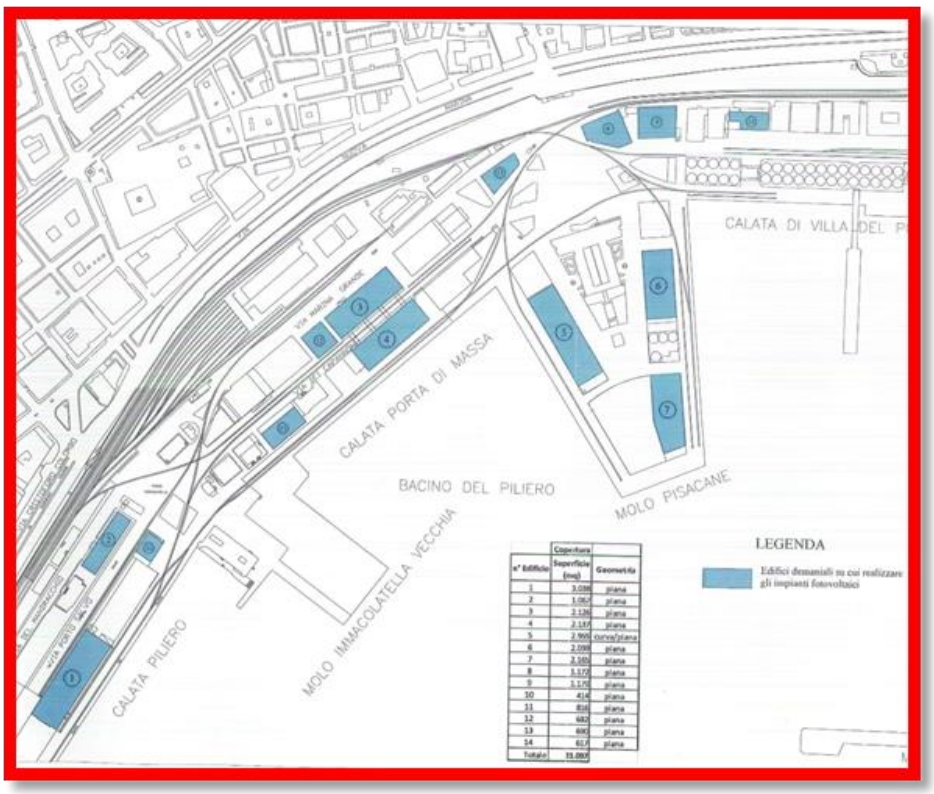
Descrizione - Scopo dell'intervento è quello di ridurre, ricorrendo a fonti di energia rinnovabile, il peso complessivo delle fonti fossili nei consumi energetici dello scalo, conseguendo così un notevole beneficio ambientale per la riduzione degli scarichi provenienti dai motori a scoppio dei generatori massicciamente utilizzati, tenuto conto che il porto di Napoli è posto a ridosso del centro abitato e ne costituisce una importante fonte di inquinamento per le emissioni di polveri sottili. Il progetto originario prevede, tra l'altro, la realizzazione di impianti fotovoltaici posti sulle superfici di copertura di alcuni edifici demaniali presenti nell'area portuale ovvero su pensiline. È previsto l'utilizzo di pannelli fotovoltaici, che complessivamente occuperanno una

superficie di copertura pari a circa 10.000 ÷ 15.000 mq e saranno in grado di produrre un'energia elettrica pari a circa 1.000 MWh/anno. Il progetto, oltre alla realizzazione dei suddetti impianti fotovoltaici, comprenderà sia i relativi allacci alla rete elettrica esistente, sia i necessari interventi di manutenzione delle superfici di copertura degli edifici, su cui dovranno essere installati i pannelli fotovoltaici.

Vista l'evoluzione della tecnologia nel campo energetico, al fine di valutare le possibili nuove soluzioni tecniche è stato eseguito da parte dell'Università Vanvitelli un studio di prefattibilità con le seguenti finalità:

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

Stato di attuazione – E' in corso la procedura di gara per l'affidamento all'esterno della progettazione definitiva ed esecutiva, nonché della direzione lavori.



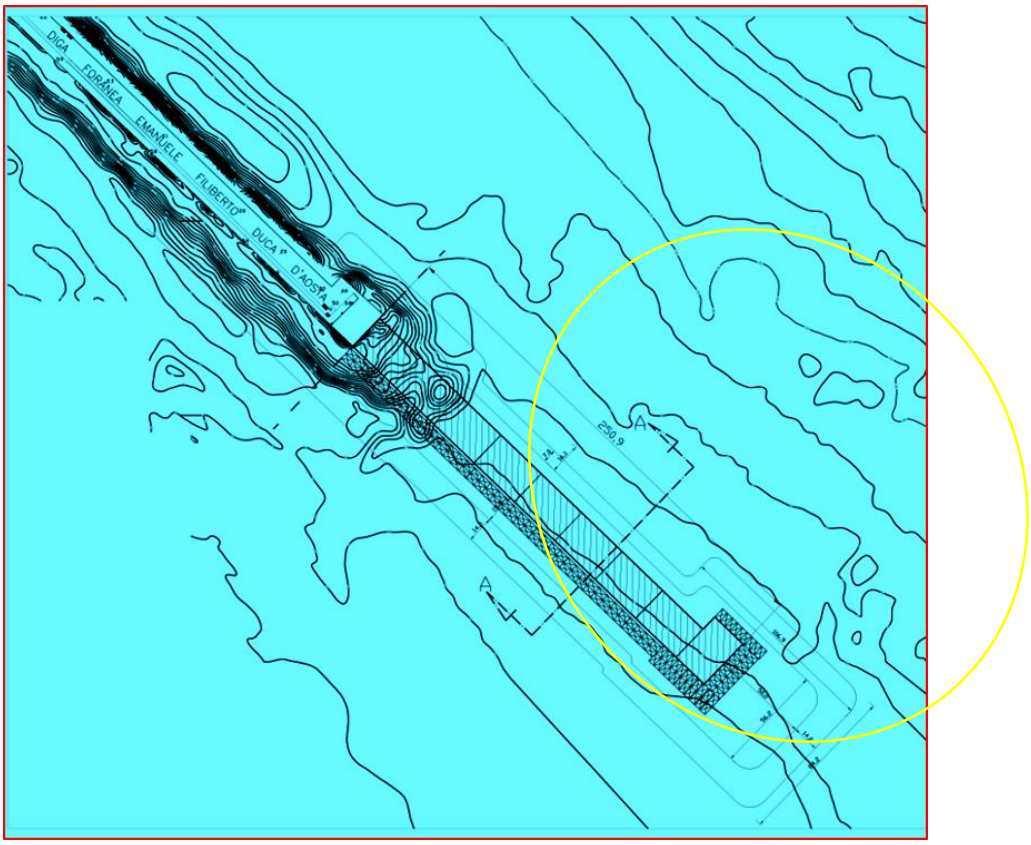
Inquadramento territoriale del piano di efficientamento energetico

A8 Prolungamento Diga Duca d'Aosta- € 20.000.000,00

Descrizione - Il progetto prevede un prolungamento in direzione Est-Ovest della diga foranea (100 metri per 7,15 metri di larghezza massima) esclusivamente allo scopo di migliorare la sicurezza della navigazione e delle manovre delle navi che entrano nel porto dall'imboccatura di levante. In tal modo verrà a crearsi un sistema di navigazione portuale che impedirà l'incrocio delle rotte di navigazione. Tale intervento, inoltre, migliorerà le condizioni operative e di fruibilità del porto anche per eventi meteomarini provenienti da settori di traversia di Sud-Est.

L'infrastruttura sarà del tipo "a parete" e "tradizionale", funzionante "a gravità", costituita da cassoni cellulari prefabbricati realizzati in calcestruzzo armato, poggiati su una sottostruttura a scogliera imbasata a quota –20,00 rispetto al livello medio mare (in seguito l.m.m.).

Le dimensioni complessive in pianta del singolo cassone sono 23,00 x 28,75 m, mentre l'altezza, comprensiva della platea di fondazione, esclusa la sovrastruttura, sarà pari a 16,00 m. I cassoni saranno imbasati a quota -15,00 rispetto al l.m.m, su apposito scanno di pietrame, e saranno sormontati da una sovrastruttura fuori acqua realizzata in calcestruzzo, costituita da massiccio di sovraccarico di spessore pari a 2,00 m e muro paraonde, quest'ultimo con sommità a quota +7,30 dal l.m.m. e larghezza variabile da 5,00 m a 7,15 m.



Prolungamento della diga Duca D'Aosta

Stato di attuazione:

Con delibera n. 71 del 5.03.2018 sono stati approvati gli atti propedeutici alle procedure di gara, tra cui il bando di gara, per il servizio di ingegneria per la progettazione definitiva ed esecutiva, il coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione, la direzione dei lavori, il coordinamento della sicurezza in fase esecutiva, oltre a prestazioni integrative per l'importo complessivo di € 1.378.200,30 di cui € 1.086.223,44 a base d'asta ed 291.976,86 per IVA ed oneri previdenziali.

Con delibera n. 200 del 28.06.2018 è stato approvato l'operato del Seggio di Gara e sono state ammessi, pertanto, alla seconda fase della procedura di gara tutti i nove concorrenti;

Con delibera n. 201 del 28.06.2018 il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, ha nominato la Commissione giudicatrice.

In data 23 novembre 2018 la Commissione giudicatrice in seduta pubblica ha proceduto all'apertura delle offerte economiche ed offerte tempo, ha stilato la graduatoria provvisoria ed ha proposto l'aggiudicazione dei lavori al raggruppamento MODIMAR s.r.l. (mandataria), React Studio s.r.l., VAMS Ingegneria s.r.l., VDP s.r.l., S.I.S.P.I. s.r.l., G.I.A. Consulting s.r.l., Install s.r.l. (mandanti), con sede in via Monte Zebio 40, 00195 Roma, la cui offerta non è risultata anomala in quanto non ha superato i 4/5 del punteggio economico;

Con delibera n. 412 del 21.12.2018 sono stati aggiudicati i Servizi di Ingegneria ed Architettura (SIA) relativo all'intervento di "Prolungamento delle Diga Duca D'Aosta a protezione del nuovo terminal contenitori di levante – I Stralcio" al citato Raggruppamento MODIMAR s.r.l., per l'importo di € 806.109,36;

Si prevede di ultimare i lavori entro il 2021.

A9 Escavo dei fondali dell'area orientale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - € 45.600.000,00

La realizzazione dei lavori di escavo permette il miglioramento delle condizioni di sicurezza per le navi che attualmente fanno scalo nel porto di Napoli, consentendo un notevole miglioramento della manovre e dell'ormeggio delle stesse. Si tratta di dragaggio di materiale depositato nei decenni che sarà depositato nella cassa di colmata realizzata alla darsena di levante del porto di Napoli.

Nell'ambito dei lavori di dragaggio è prevista la demolizione del pontile esistente alla darsena Marinella utilizzato per il carico delle rinfuse asservite al silos granario, attualmente inutilizzato e fatiscente.

Stato di attuazione- Importo dei lavori aggiudicati € 25.542.124,16

con delibera n. 201 del 12.07.2017 i lavori di escavo sono stati aggiudicati al R.T.I. Società Italiana Dragaggi S.p.A./ Consorzio Integra Società Cooperative/ R.C.M. Costruzioni s.r.l./ Savarese Costruzioni S.p.A.;

in data 14.09.2017, con atto notarile, le società del RTI aggiudicatario hanno costituito una S.c.a.r.l. per la realizzazione dei lavori in argomento denominata Napoli Escavi Ambientali (NEA);

con verbale di consegna dei lavori in via d'urgenza, ai sensi dell'art. 32 del D.Lgs. 50/2016, sottoscritto in data 16.10.2017, i lavori sono stati consegnati alla società esecutrice;

in data 25.10.2017 sono iniziati i rilievi topobatimetrici delle aree di dragaggio;

in data 6.12.2017 sono iniziate le attività di bonifica da ordigni bellici;

nel contempo sono iniziate le attività di cantierizzazione dell'area della darsena di levante ed in particolare la realizzazione della rete di captazione delle acque di dragaggio (pozzi, dreni e quant'altro).

L'affidamento dei lavori di escavo alla società esecutrice è stato formalizzato con la stipula del Contratto repertorio n. 8200 dell'11.12.2017.

Poiché l'art. 3, comma 1, del Decreto MATTM n. 5376/TRI/DI/B del 16.10.2014, prevedeva che gli interventi di Progetto dovessero essere monitorati e svolti sotto la vigilanza dell'ARPA Campania, in data 22.05.2017 si teneva presso la Direzione Generale di ARPA Campania una riunione tecnica nel corso della quale si discuteva, in linea preliminare, delle attività da porre in essere e circa la necessità di stipulare una specifica Convenzione che disciplinasse i rapporti fra AdSP ed ARPAC nel corso dello svolgimento dei lavori.

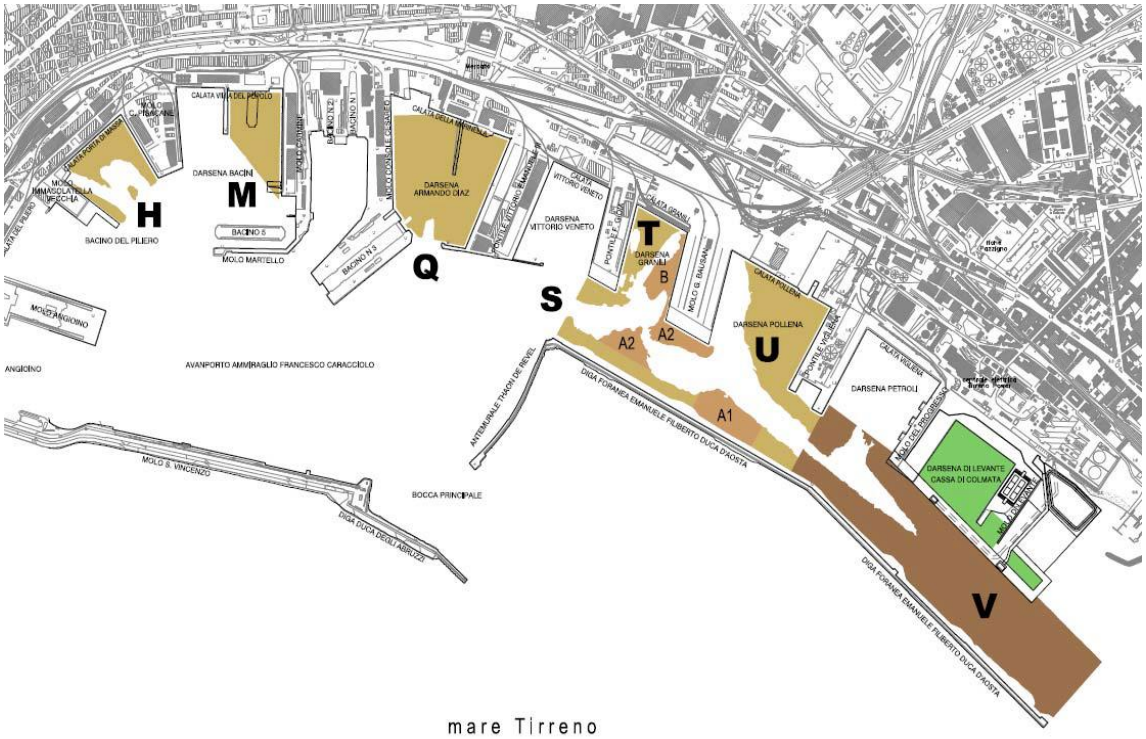
Pertanto, facendo seguito a quanto concordato durante tale riunione tecnica, con nota n. 720 del 29.05.2017 questa AdSP trasmetteva copia del Progetto Esecutivo dei lavori in argomento comprendente, fra l'altro, il relativo "Piano di Monitoraggio".

Successivamente, in data 6.07.2017 ed in data 17.10.2017 si tenevano presso il Dipartimento Provinciale di Napoli dell'ARPAC altri due incontri tecnici nel corso dei quali si discuteva del Piano di Monitoraggio trasmesso dall'AdSP in data 29.05.2017 e da cui scaturivano ulteriori osservazioni e prescrizioni.

In ottemperanza a dette osservazioni/prescrizioni, con nota n. 628 del 15.11.2017 questa AdSP trasmetteva il documento denominato "Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della Darsena di Levante - Monitoraggio Ambientale - Piano delle Attività".

Successivamente, in data 21.12.2017, ad integrazione e maggior dettaglio dei contenuti del succitato documento, questa AdSP trasmetteva ad ARPAC un aggiornamento di dettaglio del piano di "Monitoraggio Ambientale", illustrativo delle procedure di campo, allo scopo di dettagliarne i contenuti, le modalità di attuazione ed il cronoprogramma delle attività.

A conclusione di tale laboriosa attività di coordinamento tecnico, in data 3.01.2018 veniva redatto un "Verbale di tavolo tecnico" con il quale, dopo ampia ed articolata discussione, i funzionari dell'ARPAC prendevano atto che il Piano delle Attività del Monitoraggio Ambientale presentato dall'AdSP risultava conforme al Decreto MATTM n. 5376/TRI/DI/B del 16.10.2014 e si approvava la bozza di Convenzione da stipulare fra ARPAC e AdSP MTC con i relativi contenuti tecnico-economici.



Zonizzazione del dragaggio dei fondali del Porto di Napoli

Sulla scorta di tale presa d'atto e facendo seguito a quanto convenuto nella seduta del tavolo tecnico tenutosi presso la Direzione Generale di ARPAC in data 08.01.2018, l'AdSP con nota n. 72 del 10.01.2018 comunicava ad ARPAC che in data 11.01.2018 sarebbe stata effettuata la giornata di coordinamento per la verifica della strumentazione di campo da utilizzare per le attività di monitoraggio e che in data 15.01.2018 sarebbero

iniziate le attività di monitoraggio ante operam.

Le attività di monitoraggio ante operam si svolgevano fra il 15.01.2018 ed il 22.01.2018, data in cui le operazioni venivano svolte in contraddittorio con i tecnici ARPAC che provvedevano a verificare le misure effettuate ed a prelevare i campioni di propria competenza.

Nel frattempo, poiché il RTI affidatario, nella propria offerta in fase di gara aveva proposto l'abbassamento di 2,00 metri del livello idrico all'interno della cassa di colmata allo scopo di ridurre la volumetria d'acqua da gestire nell'impianto di trattamento, con nota n. 93 del 7.02.2018, l'AdSP, facendo seguito alla riunione tecnica tenutasi in data 22.01.2018, richiedeva al Comune Di Napoli - Dir. Cent. Ambiente, Tutela Del Territorio E Del Mare - Servizio Controlli Ambientali il nulla-osta alla reimmissione in mare delle acque contenute all'interno della cassa di colmata le cui caratteristiche, ad esito delle analisi condotte, risultavano del tutto analoghe a quelle del corpo ricettore.

A riscontro, il Comune di Napoli, con nota n. PG/2018/140389 del 9.02.2018, rilasciava il richiesto nulla osta.

Pertanto, con nota AdSP n. 103 del 12.02.2018 l'AdSP, nel trasmettere ad ARPAC il documento denominato "Monitoraggio delle acque di mare presenti all'interno della cassa di colmata della Darsena di Levante e dello sporgente di levante", la nota AdSP n. 93 del 7.02.2018 ed il nulla osta rilasciato dal Comune di Napoli con nota n. PG/2018/140389 del 9.02.2018, rendeva noto che, fatto salvo diverso parere, le attività di svuotamento della vasca sarebbero iniziate il giorno 14.02.2018.

Successivamente, con nota n. 110 del 13.02.2018 l'AdSP trametteva ad ARPAC i documenti illustrativi dei risultati dell'interpretazione analitica dei dati raccolti durante la campagna di monitoraggio ante operam eseguita nel periodo compreso fra il 15.01.2018 ed il 22.01.2018.

Avendo iniziato le attività di abbassamento del livello idrico della cassa di colmata, con nota prot. n. 538 del 15.02.2018 l'AdSP comunicava ad ARPAC che in data 20.02.2018 sarebbero iniziate le attività di escavo e deposizione dei sedimenti in cassa di colmata.

Con rep n. 366 del 16.02.2018, veniva stipulata la Convenzione tra l'AdSP ed ARPAC per le attività di verifica e monitoraggio dei lavori in argomento, registrata presso l'Agenzia dell'Entrate di Napoli 3 il 7.03.2018 al n. 12/1.

Ad esito delle attività di verifica di propria competenza, con nota assunta a prot. AdSP n. 1708 del 19.03.2018, l'ARPA Campania comunicava di considerare non validata la campagna di monitoraggio ante operam ed invitava l'AdSP, nelle more della presentazione del nuovo piano di monitoraggio, rivisto in funzione delle prescrizioni contenute nella nota ISPRA prot. 467/2018 del 19.02.2018, a sospendere le eventuali attività di dragaggio in essere.

Detta documento ISPRA veniva notificata all'AdSP con nota ARPAC assunta a prot. AdSP n. 1046 del 22.02.2018.

Sulla scorta delle indicazioni fornite da ISPRA ed a seguito di numerosi incontri e verifiche tecniche, in data 21.03.2018, nel corso della riunione tenutasi presso gli Uffici dell'ARPA Campania, si concordava che l'AdSP avrebbe presentato un piano di monitoraggio "integrativo" redatto secondo le prescrizioni di ISPRA.

Nelle more, e in ottemperanza a quanto disposto da ARPA Campania con la citata nota assunta a prot. AdSP n. 1708 del 19.03.2018, il Responsabile del Procedimento, con Verbale del 26.03.2018, procedeva alla

sospensione dei soli lavori di escavo dei sedimenti, disponendo, peraltro, il prosieguo delle lavorazioni a terra (realizzazione pozzi, rete collettamento acque, impianto di trattamento, etc).

In data 28.03.2018 l'AdSP sottoponeva all'esame di ARPAC un Piano di Monitoraggio ante operam integrativo redatto secondo le indicazioni di ISPRA.

Su tale proposta, con nota del 5.04.2018, ISPRA esprimeva il proprio parere tecnico, imponendo alcune prescrizioni il cui contenuto venivo approfondito con ARPAC nella riunione del 9.04.2018.

Ad esito di tale riunione, ed a recepimento delle prescrizioni ISPRA, con nota del 10.04.2018 AdSP provvedeva ad illustrare in dettaglio le modalità operative previste nella campagna di monitoraggio "ante operam" integrativa.

Fra il 12.04.2018 ed il 07.05.2018 venivano attuate le campagne di monitoraggio previste nel Piano Integrativo i cui esiti venivano trasmessi ad ARPAC con nota del 15.06.2018.

Con parere del 27.06.2018, sulla scorta dei risultati analitici trasmessi da AdSP e dei certificati analitici dei campioni prelevati in contraddittorio, ARPAC riteneva VALIDATA la campagna di monitoraggio ante operam eseguita.

Pertanto, essendo cessate le cause che avevano portato alla sospensione del 26.03.2018, il RUP ed il Direttore dei Lavori, con Verbale del 16.07.2018, disponevano la ripresa dei lavori di escavo fissando al 20.05.2019 il nuovo termine per l'ultimazione.

Alla ripresa dei lavori la società esecutrice, sempre in ottemperanza delle prescrizioni impartite da ISPRA, provvedeva a fornire e porre in opera n. 2 boe correntometriche, con lettura continua dei valori di torbidità, ubicate in corrispondenza delle imboccature del porto.

Al 31.12.2018 risultavano dragati circa 900.000 mc di sedimento, con un avanzamento del 65% rispetto alle stime di progetto, e per un importo complessivo di circa 12.800.000,00 Euro.

6.2 PORTO DI SALERNO - Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità

Il Porto di Salerno, grazie anche all'utilizzo di finanziamenti europei per progetti prioritari, ha conquistato un ruolo di primo piano per movimentazione di merci e passeggeri nell'ambito del Mediterraneo. In tal modo fornisce un valido contributo allo sviluppo dei mercati interni e al rafforzamento della coesione economica e sociale di tutto il territorio nazionale e, in particolare, di quello del Centro – Sud Italia.

Entrato a pieno titolo nel circuito europeo dei porti di interesse strategico per il traffico merci - in particolare di quelli di Short Sea Shipping e delle Autostrade del Mare - il Porto di Salerno si va affermando sempre di più quale scalo strategico del sistema europeo di trasporto integrato.

Ambito urbano e sistema dei trasporti "Salerno Porta Ovest"

Programmato e sviluppato in attuazione di un Protocollo d'Intesa fra Comune di Salerno e Autorità Portuale di Salerno stipulato in data 25/06/2004, l'intervento ha ad oggetto le problematiche, di comune interesse dei due

enti, del sistema dei trasporti nella parte occidentale della città, con specifico riferimento al collegamento del Porto commerciale con l'autostrada A3.

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

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

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

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

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

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

Il primo stralcio funzionale, finanziato per 146,6 milioni di euro con fondi PON 2014-2020 e PAC, prevede:

- la sistemazione dello svincolo autostradale zona Cernicchiara e, in particolare, la realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale per gli utenti dell'autostrada provenienti da Reggio Calabria;
- la realizzazione di una galleria a doppia canna, ognuna a doppia corsia e senso unico di marcia, tra l'area di Cernicchiara e via Ligea/Porto.

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

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

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

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

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

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

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

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

In data 28/12/2018 il Responsabile del Procedimento ha dato mandato al Direttore dei Lavori di ordinare al Consorzio Stabile Arechi l'avvio dell'esecuzione dei lavori, che è avvenuto in data 07/01/2019.

Alla data del 31/12/2018 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).

Alla data del 31/03/2019 risultano scavati m 3.059 di galleria (circa il 62% del totale previsto in progetto di m 4.950) ed emessi n. 17 SAL, per un importo complessivo (compresa progettazione esecutiva blocco A) di € 47.588.797,04 (circa il 41% dell'importo contrattuale di € 115.917.428,54).

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

PORTO DI SALERNO. Stato di attuazione del Grande Progetto "Logistica e porti: sistema integrato portuale di Salerno"

Il Grande Progetto del Porto di Salerno (73 M€ fondi POR FESR Regione Campania) prevede la realizzazione delle seguenti opere:

1) consolidamento del molo Trapezio Ponente (L=380 m) e della testata del molo Trapezio (L=100 m), sia per completare l'adeguamento funzionale delle banchine sotto il profilo strutturale così da assorbire i maggiori cimenti derivanti dalla normativa vigente e quelli derivanti dai maggiori sovraccarichi accidentali, sia per consentire l'abbassamento del fondale, mediante attività di dragaggio, a profondità maggiore della attuale quota di imbasamento dei muri di banchina; il tutto in analogia ed in continuità a quanto già realizzato per la darsena centrale ed il molo Manfredi.

   Detti lavori sono ultimati e sono stati collaudati in data 12/05/2016;

2) modifica con ampliamento dell'imboccatura portuale, al fine di consentire - in piena sicurezza - l'ingresso e la manovra di evoluzione nel bacino portuale alle navi di grandi dimensioni;

3) escavo dei fondali del Porto e del canale di ingresso, finalizzato a consentire l'ingresso e la manovra, in condizioni di sicurezza, a navi commerciali di nuova generazione che richiedono pescaggi fino a 14 m, destinate sia al traffico passeggeri (crociere) che al traffico di merci unitizzate (containers/ Ro-Ro/general cargo).

Di seguito si riporta una breve descrizione delle opere ancora da realizzare e del relativo stato di attuazione.

Allargamento dell'imboccatura portuale

L'intervento, da realizzare in conformità all'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale, prevede le seguenti opere:

- salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto e demolizione delle relative sovrastrutture in cls per una lunghezza pari a 100 m e riconfigurazione del conoide di testata,
- prolungamento del molo di sopraflutto per una lunghezza complessiva di 200 m, mediante la costruzione e posa in opera di cassoni cellulari in c.a. poggiati su scanno di imbasamento in materiale arido di cava, previo consolidamento del terreno di fondazione,
- adeguamento dei segnalamenti marittimi (fanale verde e fanale rosso) alla nuove estremità dei moli.

Quadro economico € 23.000.000,00 (fondi POR FESR Regione Campania).

All'attualità risultano aggiudicati:

- l'appalto di progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e realizzazione dei lavori, previa acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta elaborato sulla base del progetto preliminare prodotto dalla Stazione Appaltante. L'appalto è stato aggiudicato all'ATI ACMAR S.c.p.a. – KOSTRUTTIVA SOC. COOP. per Azioni (già COVECO COOP. S.p.A.) ed in data 29/01/2016 è stato stipulato il Contratto di appalto per un importo di € 16.548.415,33;
- il servizio di Direzione Lavori e Coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione. Convenzione con RTP SEACON S.r.l. - V.A.M.S. Ingegneria S.r.l. - Interprogetti S.r.l. stipulata in data 29/07/2015.

Il progetto definitivo redatto dall'ATI Appaltatrice è stato sottoposto all'esame del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato di Napoli, che lo ha approvato con Voto n.54/2015 con osservazioni e prescrizioni; in particolare è stata prescritta l'esecuzione di prove sperimentali.

Con Delibera Presidenziale n.61 del 23/02/2018 l'Ente ha approvare la rimodulazione del Quadro Economico Generale dell'intervento in oggetto, per l'importo complessivo di € 23.000.000,00.

A seguito di prcedura di evidenza pubblica il servizio di "modellazione fisica del prolungamento del molo di sopraflutto del Porto Commerciale di Salerno", necessario per ottemperare alle prescrizioni del CTA, è stato affidato a HR Wallingford Ltd (contratto sottoscritto in data 24/11/2017). A marzo 2018, con aggiornamento ad aprile 2018, Wallingford ha inviato il Rapporto finale.

Con nota del 26/03/2018 l'ATI Appaltatrice ha rappresentato alla Stazione Appaltante che, a causa del tempo trascorso dalla data dell'offerta (luglio 2014), il sito indicato in sede di gara non è più disponibile, per cui ha proposto di fabbricare i cassoni nel Porto di Salerno, con un sistema di casseri rampanti su piattaforma galleggiante da collocare alla testata del molo Tre Gennaio.

A seguito di numerosi incontri, la Stazione Appaltante, preso atto delle mutate condizioni al contorno e tenuto conto dell'importanza strategica dell'intervento, ha chiesto all'ATI Appaltatrice di rielaborare il progetto definitivo. Detto progetto ha al contempo recepito i risultati delle indagini integrative e delle prescrizioni del CTA.

A fine ottobre 2018, con integrazioni a novembre 2018, l'ATI Appaltatrice ha trasmesso il progetto definitivo adeguato alle prescrizioni del CTA.

Detto progetto è stato trasmesso per l'acquisizione del parere di competenza al CTA, che lo ha approvato nella seduta del 19/12/2018 con prescrizioni/raccomandazioni da recepire in sede di redazione del progetto esecutivo.

Dopo la redazione da parte dell'ATI appaltatrice del progetto esecutivo e l'acquisizione di tutti i pareri, l'Ente procederà all'approvazione del progetto esecutivo ed alla consegna dei lavori (tempo contrattuale 330 giorni).

Escavo dei fondali del Porto di Salerno e del canale di ingresso

L'Adeguamento Tecnico-Funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Salerno, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.53 del 27/10/2010, prevede che i fondali della darsena centrale e di quella di Ponente siano portati a quota –15.00 m rispetto al livello medio delle basse maree sizigiali, il bacino di evoluzione a quota –16.00 m mentre imboccatura e canale di accesso a quota –17.00 m. Nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio ed alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi è previsto un fondale di –11.50 m; per un volume complessivo da dragare di circa 6,2 milioni di metri cubi, compreso overdredging.

Nell'ambito del Grande Progetto "Logistica e Porti – Sistema integrato portuale di Salerno", l'Ente ha redatto il progetto del primo stralcio funzionale, per un volume da dragare pari a mc 2.993.774 oltre overdredging, per un totale complessivo di mc 3.232.568.

Quadro economico del primo stralcio: 18,1 M€ (fondi POR FESR Regione Campania) + 20 M€ fondi CIPE assegnati all'Ente nel 2018.

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 solo 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.

Con Delibera Commissariale n. 69 del 17/11/2017 l'Ente ha affidato alla Stazione Zoologica Anton Dohrn l'incarico dell'esecuzione del piano di monitoraggio ambientale ante operam ed in data 22/11/2017 è stata stipulata la convenzione di ricerca. In data 19/01/2018 è stata stipulata la Convenzione, approvata con Delibera Presidenziale ADSP MTC n.6 del 18/01/2018, che disciplina i rapporti con l'ARPAC per lo svolgimento delle attività di controllo nell'ambito del monitoraggio ambientale ante operam. Le attività di campo, avviate a dicembre 2017, sono state ultimate a dicembre 2018.

A giugno 2018 la Stazione Zoologica Anton Dohrn ha trasmesso la relazione tecnico scientifica relativa al monitoraggio ambientale ante operam dell'area d'immersione, che è stata trasmessa al MATTM. Con Decreto Direttoriale n. 374 del 01/10/2018, rettificato con Decreto Direttoriale n. 393 del 22/10/2018, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha autorizzato l'immersione in mare del materiale da dragare, ai sensi dell'art.109 comma 2 del D.Lgs.156/2006, nel sito proposto, distante circa 8 miglia nautiche dall'imboccatura del Porto, per un volume complessivo di mc 3.251.968 compreso overdredging. I lavori di dragaggio, da realizzare secondo le prescrizioni dei suddetti Decreti, dovranno essere suddivisi su due annualità, limitando le operazioni di immersione in mare tra metà novembre e fine marzo, eventualmente prorogabile fino al 15 aprile in funzione delle specifiche condizioni ambientali da verificare in fieri.

Il progetto definitivo dei lavori di escavo, rielaborato a seguito dell'ulteriore finanziamento CIPE con un quadro economico complessivo pari a 38,1 M€, è stato trasmesso per l'acquisizione del parere tecnico di competenza al Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Campania – Molise, che lo ha approvato con Voto n.77 del 26/07/2018.

L'ufficio tecnico dell'Ente ha quindi proceduto al completamento della redazione del progetto esecutivo che, dopo la verifica da parte di società esterna individuata a seguito di procedura di evidenza pubblica (aggiudicata con Determina del Segretario Generale n.129 del 24/09/2018 e Contratto del 22/10/2018), è stato approvato con Delibera Presidenziale n. 398 del 18/12/2018.

Con Delibera Presidenziale n. 400 del 20/12/2018 è stata indetta procedura aperta per l'affidamento dell'esecuzione dei lavori, da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

L'intervento di escavo dei fondali del Porto di Salerno e del canale di ingresso è stato finanziato inizialmente con fondi POR 2007-2013 che potevano essere utilizzati entro il 31/12/2015. Per la parte non realizzata entro tale termine (fase II), è stato assegnato all'Ente un nuovo finanziamento a valere sui fondi POR Campania FESR 2014-2020 (Convenzione tra Struttura di missione della Regione Campania – "Unità Operativa Grandi Progetti" e Autorità Portuale di Salerno prot. 811718 del 13/12/2016).

Con Delibera CIPE n. 98 del 22/12/2017 FONDO SVILUPPO E COESIONE 2014 - 2020. ADDENDUM PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE, registrata presso la Corte dei Conti in data 23/05/2018 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale n.132 del 09/06/2018, sono stati assegnati all'Ente 20 milioni di euro, che si sono aggiunti ai 18,1 milioni di euro di fondi POR FESR Campania.

7 GESTIONE DEL DEMANIO

7.1 Notizie di carattere generale e compilazione della relativa tabella allegata

Al fine gestire efficacemente le proprie attribuzioni e di rispondere alle esigenze di sostenibilità e funzionalità dell'Ente, in relazione ai molteplici compiti adesso assegnati dalla legge di riforma, l'AdSP ha previsto con l'emanazione della delibera n. 30 del 20.04.2018, il nuovo assetto della pianta organica che vede una riorganizzazione dell'Ufficio Demanio con separazione delle attività riguardanti prettamente l'ambito portuale (comprendente le attività industriali, depositi costieri, produttivo, terminals, cantieristica e attività connesse, commerciale…), da quelle relative al demanio costiero, comprendente il turistico ricreativo e la nautica da diporto.

Nel corso dell'anno 2018 l'Ufficio ABDMLP ha operato una riorganizzazione della disciplina inerente al rilascio delle concessioni demaniali marittime, confluite nel "Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime delle AdSP del Mar Tirreno Centrale" adottato con delibera 358 del 19.11. 2018. Il Regolamento inerisce i procedimenti amministrativi volti al rilascio del titoli concessori nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, e nelle relative circoscrizioni, in esecuzione a quanto disposto dagli articoli 6, comma 4, lettere a) e lettera e), 8, comma 3, lettera m) e lettera n) della Legge Portuale e in conformità con le vigenti disposizioni normative nazionali e comunitarie in materia, con l'interpretazione delle stesse ormai consolidatasi in costanti orientamenti giurisprudenziali, con gli atti indirizzati dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, nonché nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di regolazione dei trasporti per gli aspetti di competenza e in armonia con pareri e segnalazioni emanati dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Come è noto a norma dell'art. 6, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., l'ADSP gode di autonomia organizzativa, amministrativa, di bilancio e finanziaria. I canoni sono versati dal concessionario presso il conto corrente dell'Autorità, costituendo entrate proprie dell'Ente ai sensi dell' art. 13, comma 1, lett. a) della predetta L. 84/94 e s.m.i.

La determinazione dei canoni relativi alle concessioni assentite è competenza del Presidente e/o del Comitato di Gestione, secondo quanto disciplinato nella legge 84/94, fatta eccezione per specifiche tipologie di concessioni che seguono quanto previsto dalle normative speciali. Rimangono in vigore le rispettive normative primarie e secondarie, attualmente vigenti ed applicate nei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia fissate in ragione delle connotazioni specifiche del territorio e del diverso assetto economico finanziario dei distretti portuali costituenti il Sistema dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, così come sintetizzati nel Regolamento d'Uso della aree demaniali marittime ricomprese nella circoscrizione territoriale della ADSP.

Nel corso del 2018 è stata inoltre implementata una procedura che consente, attraverso l'adozione di apposito software contabile, di inviare, automaticamente attraverso il sistema, l'avviso di pagamento non appena la fattura di pagamento viene contabilizzata dal Settore Demanio con la creazione dell'apposita partita di credito. Ciò al fine di garantire una maggiore efficienza nella procedura di riscossione del canone.

PORTO DI NAPOLI

Per quanto riguarda il settore della cantieristica navale nel porto di Napoli, nel 2018 si è concluso l'iter istruttorio, iniziato nel 2017 con la presentazione di istanza congiunta (prot. AdSP n. 4843 del 13.09.2017) da parte della Nuova Meccanica Navale s.r.l. e della Palumbo Group s.p.a., nelle more della costituenda società con partecipazione paritaria delle medesime società, volta al rilascio di una concessione demaniale marittima per l'affidamento dello specchio acqueo di mq 19.896,60 posto in testata del Molo Martello del Porto di Napoli, volto all'ormeggio e/o posizionamento di un bacino galleggiante di carenaggio di dimensioni di cca mt 250 x mt 70, nonché di un'area di banchina adiacente al predetto specchio acqueo di mq 3797, il tutto allo scopo di esercitarvi l'attività di riparazioni navali. L'atto formale trentennale n. 160 rilasciato a tal fine in data 30.05.2018 vede la NAPOLI DRY DOCKS s.r.l. quale soggetto giuridico subentrante nella predetta istanza, con l'obiettivo di offrire alla clientela fidelizzata delle due aziende socie e anche ad altri armatori, una gamma di servizi completa e competitiva per l'esecuzione dei grandi interventi di riparazione navale nel Porto di Napoli.
Per quanto attiene il settore energetico, rileva presso il Porto di Napoli il rilascio a Tirreno Power S.p.A. della concessione trentennale n.164 del 16.07.2018 - rep. 206 per l'utilizzo di aree e beni d.m. di mq 37.933 costituenti la Nuova Centrale Termoelettrica a ciclo combinato, in attuazione del Protocollo d'Intesa del 19.12.2003 sottoscritto tra l'Autorità Portuale di Napoli e la Tirreno Power, realizzata in virtù di decreto autorizzativo n.55/01/2005 del Ministero delle Attività produttive ora MISE. La concessione decorre dal 28.04.2009, data di entrata in esercizio commerciale dell'impianto, e ha scadenza il 27.4.2039, assicurando così il prosieguo dell'attività della centrale, punto notale per la sicurezza energetica ed il tessuto produttivo locale. Sono state altresì disciplinate le operazioni di demolizione delle restanti opere, afferenti la dismessa vecchia centrale di Napoli Vigliena, con il rilascio del titolo concessorio n. 64/2018 - rep. 205 avente ad oggetto un'area di mq. 76.744. Tale area, che sarà oggetto di progressiva riconsegna, tra il 2019 e il 2021, verrà destinata a terminal contenitori ricompreso nella Nuova Darsena di Levante, in corso di realizzazione, nell'ottica del conseguimento dell'interesse pubblico dello sviluppo del porto attraverso la creazione di nuovi spazi da destinare alla movimentazione delle merci.
In prosieguo all'attività, già in corso nell'anno 2017 volta alla regolarizzazione amministrativa di concessioni demaniali marittime di cui alla deliberazione del Comitato Portuale n. 51 del 27.11.2017, l'Ufficio ABDMLP nel 2018 ha dato seguito alle attività volte alla chiusura dei procedimenti mediante il rilascio di concessioni in regolarizzazione al 31.03.2018, fatti salvi gli esiti delle verifiche soggettive e la prestazione degli incombenti previsti da regolamenti e norme vigenti, in capo ai soggetti concessionari.

PORTO DI SALERNO

Nel 2018 si è provveduto al rilascio/rinnovo di n. 07 concessioni demaniali marittime, n. 53 autorizzazioni ex art. 50 Cod. nav., per un incasso effettivo complessivo, riferito ai provvedimenti sopra indicati e a quelli precedenti ancora in corso di validità, pari a:
€ 1.993.423,18 di cui € 571.124,60 incassati ed € 1.422.298,58 a residuo, per le concessioni demaniali;

€ 34.424,19 di cui € 28.683,73 incassati ed € 5.740,46 a residuo, per le autorizzazione ex art. 50 c.n.
Le concessioni ex art. 36 scadute risultano in regime di proroga tecnica.

PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

Con accordo sottoscritto tra il Comune di Castellammare di Stabia, AdSP ed operatori portuali, in data 30.11.2018 è stata raggiunta un'intesa sancita con la delibera n. 127 del 21.12.2018 a modifica delle previsioni sancite nella precedente delibera 286 del 2017 in materia di canoni.

Il settore delle costruzioni navali vede a Castellammare di Stabia nel Gruppo solido e storico della Fincantieri un elemento di rilancio e traino della vocazione industriale del territorio. Grazie anche alla stipula del Protocollo d'Intesa della Regione Campania, Fincantieri attribuirà al cantiere di Castellammare di Stabia le commesse di due tronconi di navi da crociera; manterrà la missione polifunzionale del cantiere dedicato alla costruzione di prodotti fortemente innovativi, con particolare riferimento al supporto nella realizzazione di unità navali militari, oltre alla costruzione di tronconi di navi da crociera e militari. Fincantieri prevede, inoltre che il suo sito verrà dedicato anche alla costruzione di nuovi traghetti di media dimensione conformi con le più recenti normative in tema di sicurezza e ambiente, impiegabili in servizi di trasporto pubblico locale, per i quali, in linea anche con il recente indirizzo del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, appare sempre più improrogabile il rinnovo.
Nell'ambito del Progetto di Riqualificazione dell'area di banchina denominata "Acqua della Madonna" promosso dal Comune di Castellammare di Stabia, è stata indetta una procedura di evidenza pubblica per la concessione decennale, di n. 8 lotti di mq 240 cadauno da adibire a chalet/chioschi. Con delibera del Presidente n. 150 del 25.05.2018, in esito alla menzionata procedura sono stati assegnati n. 2 lotti per il piccolo ristoro sulla banchina Fontana del Porto di Castellammare di Stabia.

CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PER FINALITÀ TURISTICO-RICREATIVE

PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA

Per quanto riguarda le concessioni demaniali rilasciate ai sensi dell'art. 36 C.N. nei porti di Napoli e Castellammare di Stabia, laddove esse siano state rilasciate per finalità turistico ricreative, si è proceduto alla proroga ai sensi della Legge 221/2012, fino al 31/12/2020. Nei porti considerati sono stati, altresì, rilasciati in tutto n. 120 titoli concessori, di cui: 21 regolarizzazioni amministrative (di cui una ubicata a Castellammare di Stabia), 48 rapporti concessori rinnovati (di cui 3 ubicati a Castellammare di Stabia) e di cui uno regolato con atto formale; 4 proroghe (di cui 2 ubicate nel porto di Castellammare di Stabia), 23 nuove concessioni, 22 rilasciate con licenza (di cui 2 nel porto di Castellammare di Stabia) e 4 con atto formale, 6 licenze suppletive e 2 atti formali suppletivi con un dato complessivo di 276 concessioni vigenti al 31.12.2018.

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

Nel dettaglio che segue viene evidenziata la serie storica relativa all'andamento dei proventi patrimoniali dell'Adsp (la cui principale componente è costituita dai canoni demaniali) essa, nelle sue due principali

componenti (accertamento, e incassi dell'anno in conto competenza e in conto residui) mostra il seguente andamento negli anni in euro/000:

entrate proprie	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
accertato	14.111,00	15.152,00	12.627,00	12.678,00	12.628,00	12.557,00	14.441,00
incassato	11.775,00	9.729,00	20.113,00	13.786,00	14.962,00	14.103,00	13.807,00

Come è facile osservare si registra una tendenza alla diminuzione degli incassi nei confronti dei concessionari con particolare evidenza nel periodo 2012/2013 con una netta inversione di tendenza nel 2014 per poi stabilizzarsi nel 2015 e restare costante negli anni successivi.

Si precisa che i dati in comparazione con gli anni precedenti sono parziali in quanto le serie storiche relative all'Adsp, intesa come amministrazione unitaria, partono dal 2018 primo esercizio. Laddove possibile sono state ricostruite le serie come sommatoria dei datti delle due ex Autorità Portuali di Napoli e di Salerno.

Follow up dei dati relativi ai maggiori debitori

La composizione dei residui attivi derivanti da entrate gestite direttamente dall'ente (**capitoli da 9 a 16**), al 31/12/18 in comparazione con i saldi al 31/12/2017 e al 31/12/2016, è la seguente in euro/000:

	cliente	31/12/2016	30/12/2017	31/12/2018	Note sul credito	Stato della Procedura
1	TERMINAL NAPOLI S.P.A.	2.291,00	1.983,00	1.984,00		
2	CO.NA.TE.CO. S.P.A.	1.827,00	956,00	677,00		

3	C.U.L.P. NAPOLI	500,00	632,00	538,00	538,00	**Ipotesi transattiva in corso**
4	PORTO FIORITO SPA	469,30	469,30	469,30	469,30	**Contenzioso uff. legale interno**
5	DE LUCA E C. S.R.L. IMPRESA MARITTIMA	412,00	412,00	443,00	443,00	**Contenzioso AVV. Magaldi**
6	AGRIMONTE SUD S.R.L.	371,99	371,99	371,99	371,99	**Tentativo di recupero stragiudiziale in corso**
7	CIRIO S.P.A.	366,81	366,81	366,81	366,81	**Proposta cancellazione al Comitato di gestione**
8	ALILAURO S.p.A.	320,00	345,00	306,00	306,00	**Contenzioso uff legale interno**
9	O.R.N.I. di Sasso Attilio	318,00	317,00	317,00	317,00	**in corso predisposizione ingiunzione amministrativa ex regio decreto n. 639/1910 per gli eredi di Attilio Sasso**
10	FARIELLO E LUISE S.R.L.	312,00	312,00	312,00	312,00	**Contenzioso affidato all'Avv. Magaldi**
11	NAVALCARENA GROUP	228,00	228,00	228,00	228,00	**Società fallita**
12	MEDMAR NAVI S.p.A.	199,00	198,00	213,00	195,00	**Incassati il 31/1/19 euro 130.000,00 a transazione causa. L'importo di euro 65.000,00 è un credito insussistente in quanto stralciato e sarà portato a cancellazione al comitato del 25/2/19**
13	O.R.N.I. F.LLI Sasso SNC	187,00	187,00	191,00	191,00	**Vedi O.R.N.I. di Attilio Sasso**
14	SOTECO S.R.L.	804,00	158,00	316,00		
15	SNAV SPA	225,00	150,00	211,00		
	totale maggiori debitori	**8.831,10**	**7.086,10**	**6.944,10**		
	residui attivi per entrate proprie	**14.843,00**	**11.503,00**	**10.972,00**		
	incidenza % valore maggiori debitori	**59%**	**62%**	**63%**		

	numero maggiori debitori	15,00	15,00	15,00		
	numero totale debitori	364,00	349,00	349,00		
	incidenza % numero maggiori debitori	4,12%	4,30%	4,30%		

Dalle tabelle che precedono è facile desumere che Nel 2016, il 62% del credito complessivo è concentrato nel 4,12% del numero dei debitori, mentre nel 2017 si assiste ad un leggero miglioramento rispetto all'anno precedente, in quanto il 55% del credito complessivo è concentrato nel 4,30% del numero dei debitori. Il dato del 2018 evidenzia un lieve peggioramento rispetto all'anno precedente, in quanto il 63% dei crediti è concentrato nell'4,30% dei debitori dell'ente.

Andamento canoni demaniali

La movimentazione dei canoni demaniali (in €) nel corso dell'esercizio2018 è stata la seguente:

		COMPETENZA			RESIDUI				
Codice	Descrizione	Accertato	Riscossioni	Da Riscuotere	Inizio Esercizio	Riscossioni	Variazioni Residui(-)	Riscossioni totali	Residui finali
E12316-01	Canoni di concessione ex art. 18 L. 84/94	1.010.097	309.889	700.208	639.068	541.046	0	850.935	798.230
E12316-02	Canoni di concessione ex art. 36 C.N.	983.327	261.236	722.091	452.225	287.185	0	548.421	887.131
E12316-03	Altri proventi diversi	0	0	0	0	0	0	0	0
E12316-15	Canoni per concessioni dem.li assentite per contratto nell'ambito territoriale dell'A.P. di Napoli	7.255.736	5.686.182	1.569.554	4.122.063	1.555.653	93.520	7.241.834	4.042.445
E12316-16	Canoni per concessioni assentite con licenza nell'ambito territoriale dell'A.P. di Napoli	3.827.511	3.447.910	379.601	3.236.979	503.877	135.741	3.951.787	2.976.962
E12316-17	Canoni per concessioni assentite con licenza nell'ambito dei porti consortili	376.799	371.669	5.130	25.503	7.057	1.155	378.726	22.422
E12316-18	Concessioni zone demaniali marittime per mantenimento impianti petroliferi	752.559	752.559	0	43.768	0	9.263	752.559	34.506
E12316-19	Indennizzi per occupazione senza titolo	222.361	72.476	149.885	701.947	1.048	0	73.524	850.783
E12316-20	Canoni turistico/ ricreativo	3.394	3.394	0	0	0	0	3.394	0

	Napoli								
E12316	**Canoni per concessioni dem.li assentite per contratto nell'ambito territoriale dell'A.P. di Napoli**	**14.431.783**	**10.905.314**	**3.526.469**	**9.221.554**	**2.895.866**	**239.679**	**13.801.180**	**9.612.478**

Situazione piani di rateizzo

Nell'ambito di tale attività, si è concesso il beneficio della rateizzazione, ex regolamento n.26/2006, alle imprese richiamate nella sotto indicata tabella che, registrando posizioni debitorie maggiori nonché incapacità di far fronte alle proprie obbligazioni in un'unica soluzione, hanno lamentato scarsezza di liquidità a causa di una congiuntura economica negativa.

I piani di rientro in essere alla data del 31 dicembre 2018 sono 3 per un capitale originario di euro 4 milioni. Il capitale rateizzato residuo dovuto al 31 dicembre 2018 ammonta ad euro 1,2 milioni su circa euro 12 milioni di crediti correnti. Pertanto, circa il 11% del credito complessivo corrente è sottoposto a differimento temporale.

Per i dettagli si veda il prospetto che segue relativo alla situazione al 31/12/18:

Concessionario	Debito rateizzato	Residuo debito rateizz.	Inizio rateizzo	N. rate previste	Rate scadute	Rate pagate	Rate in ritardo x Euro	
Terminal napoli	3.649.629,46	1.146.969,95	Gennaio-12	120	85	85	0	
Presutto Rosaria	18.123,84	14.348,04	Agosto-18	24	6	5	1	755,16
Naval Solution Technology Srl	121.843,08	90.224,67	Ottobre-18	4	2	2	0	
	3.789.596,38	**1.251.542,66**						755,16

Recupero crediti

L'Adsp ha posto in essere, attraverso il proprio Ufficio Recupero crediti, istituito con ordine di servizio n. 8/2018, le attività finalizzate alla realizzazione, anche a mezzo atti di transazione, delle ragioni di credito vantate dall'Ente.

Nell'anno 2018, ricorrendone i presupposti, l'Adsp ha adottato per il recupero coattivo del credito la procedura di ingiunzione di cui al Regio decreto 639/1910 ed ha provveduto alla notifica della relativa ordinanza a n. 22 (ventidue) soggetti considerati negli anni dall'amministrazione "irreperibili".

A tal fine, sono stati, altresì, avviati i necessari controlli sulla situazione anagrafica e patrimoniale dei debitori, considerati "irreperibili", finalizzati alla proficua riscossione del credito (es. indagini sulla residenza, posto di lavoro, indagini patrimoniali/bancarie, fallimenti, operatività dell'azienda, verifica eredi, ecc.), anche mediante affidamenti, nel rispetto delle norme vigenti in materia, ad apposite società di servizi, presenti sul mercato, con costi esigui rispetto all'entità del credito da recuperare.

Nell'anno 2018, sono state definite stragiudizialmente, con regolarizzazione contabile e pagamento del dovuto in un'unica soluzione, n. 3 (tre) posizioni concessorie ed è stata introitata la complessiva somma di € 82.436,19. Inoltre, una consistente parte di crediti scaduti relativi all'esercizio finanziario 2018, sono stati incassati a seguito di una intensa attività di sollecito per le vie brevi o a mezzo mail.

Grazie ad un proficuo lavoro di riesame della documentazione in atti, sono state, altresì, escusse, pur trattandosi di garanzie fideiussorie risalenti a diciotto anni or sono, n. 4 fideiussioni bancarie, contratte dalla ex concessionaria Tirrenia di Navigazione, in amministrazione straordinaria, come di seguito dettagliate:
provvedimento di escussione polizza del 30.11.1992, €3.541,86;
provvedimento di escussione polizza del 02.03.1998, € 67.139,30;
provvedimento di escussione polizza del 21.02.2000, € 81.497,00;
provvedimento di escussione polizza del 30.11.1992, € 2.951,55;
per un introito pari a complessivi € 155.129,71.

A seguito di una complessa e minuziosa attività di ricerca dati, interlocuzione con i curatori fallimentari e acquisizione di documentazione dall'archivio dell'ente e del Tribunale, nell'anno 2018, l'Adsp ha istruito il procedimento finalizzato alla cancellazione di residui attivi inesigibili da tempo, predisponendo gli atti relativi da sottoporre al Collegio dei Revisori ed al Comitato di Gestione, per le posizioni di seguito elencate:
Di Meglio Giovanni S.r.l. - delibera del Comitato di Gestione n.75 del 03.07.2018;
Nuovi Cantieri Navali Cortazzo S.r.l - delibera del Comitato di Gestione n.75 del 03.07.2018;
Vittorio Panico e Figli S.r.l. - delibera del Comitato di Gestione n.75 del 03.07.2018;
Sibillo Mario - delibera n.75 del 03.07.2018;
Istituto di Vigilanza Partenopea Combattenti e Reduci S.r.l. - delibera del Comitato di Gestione n.75 del 03.07.2018;
Vigilanza Partenopea S.r.l. in liquidazione - delibera del Comitato di Gestione n.109 dell'08.10.2018;
Cantieri Enrico Cortazzo S.p.A - delibera del Comitato di Gestione n. 109 dell'08.10.2018.

7.3 Attività di controllo sul demanio marittimo

Questa Autorità, su segnalazione della competente Capitaneria di Porto procede emanando, ove necessita, le ingiunzioni di sgombero ex art. 54 c.n.

Si riporta di seguito in dettaglio l'attività sanzionatoria svolta nel 2018 nei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia:

N°	DATA	NOMINATIVO	COMUNE - LOCALITA'	DESCRIZIONE ABUSO	GIORNI
1	05/07/2018	Alilauro GRUSON SpA	Napoli	Rimozione nave Capri ex bandiera Modeira presso Molo Martello Porto di Napoli	30

2	22/08/2018	Astamar Zattere S.r.l.	Porto di Napoli Calata Piliero	sgombero locale di mq. 570,50 sito al piano caricatoio dell'edificio ex magazzini generali occupato sine titulo oltre soppalco abusivamente posizionato di mq. 476,50	90
3	01/10/2018	OMLI Officina Orlando	Calata Villa del Popolo (NA)	beni demaniali marittimi ubicati alla Calata Villa del Popolo del Porto di Napoli, di cui alle concessioni d.m. nn°25/2011 e 30/2011, e precisamente due manufatti di mq. 382,44 e mq. 320,19, occupati sine titulo.	30
4	01/10/2018	DITTA SCOTTO PAGLIARA CATELLO	Calata Porta Massa, edificio ex Ligure Napoletana	beni demaniali marittimi accessibili dall'ingresso lato mare e ricavati dal soppalco del piano terra, contraddistinti con i nn. 2, 3, 4 e 5	10
5	06/12/2018	fondazione Antonio Genovesi Salerno SDOA	Vietri sul mare	rimozione barca a vela con relativa invasatura dalla banchina del molo 3 gennaio del porto commerciale di Salerno (pratica curata dall'UT di Salerno)	30

Dati fatturato per indennizzi anno 2018:

E12316-19	Indennizzi per occupazione senza titolo	Fatturato 72.475,85	Incassato 149.884,83	Residui 222.360,68

7.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione distinti per usi

In allegato 6 elenco completo delle concessioni ex art. 36 C.d.n. dei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia divisi per funzioni.

8. TASSE PORTUALI

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

PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA

Nel porto di Napoli vengono applicati i diritti di approdo e di security le cui origini sono differenti. I primi sono dovuti per la fruizione delle sole banchine pubbliche, quelli di security vengono applicati a tutte le banchine di ormeggio e sono dovuti per la fruizione delle misure di security previste nel piano di Sicurezza del porto di Napoli, ai sensi del d.lgs. 203/2007.

Diritti di approdo

I Diritti di approdo sono stati istituiti con decreto dell'Autorità Portuale di Napoli n.81/2002 e, successivamente, con decreto n.101/2006 sono stati addizionati (con il loro importo originario) ai diritti di security in occasione della istituzione di questi ultimi. Sostanzialmente il decreto 101/2006 riassume gli importi dovuti sia per i diritti di approdo che per quelli di security per i soli accosti alle banchine pubbliche (non date in concessione ad alcun terminalista) nell'ambito del porto di Napoli. Per le banchine date in concessione, il terminalista applica le proprie tariffe che introita direttamente. I diritti di approdo si applicano anche sulla stazza della nave oltre che sul "carico" (passeggeri, veicoli, merce).

Diritti di security

I diritti di security, invece, vengono applicati solo sul "carico" delle navi (passeggeri, automezzi, moto, campers, merci, ecc.) sia in attracco alle banchine pubbliche sia a quelle date in concessione. Tali diritti sono disciplinati dal decreto n.38/2010 modificato successivamente dal decreto n. 13/2011 per la sola parte relativa agli importi da applicare alle merci "rinfusa liquide" ed agli "idrocarburi liquidi". All'art. 9 del decreto n.38/2010, infatti, era prevista l'applicazione di €.0,50 a tonnellata.

Con le modifiche apportate dal decreto n.13/2011 sono stati previsti importi differenti quali: €.0,20 per tons per merci "rinfuse liquide" ed €.0,10 per tons per merci "idrocarburi liquidi". Al carico delle navi mercantili, i diritti di security vengono applicati ed introitati dall'Agenzia delle Dogane con la quale è stata sottoscritta apposita convenzione avente ad oggetto le modalità di riscossione dei diritti di security in nome e per conto dell'Autorità Portuale di Napoli.

	DECR. 81/02	**DECR. 99/06 s. m. i.**	**DECR.101/06**
	diritti approdo	**diritti security**	totali
NAVI MERCANTILI:			
merci varie per TSL	0,0222	-	0,0222
in accosto preferenziale TSL	0,0289	-	0,0289
carico mercantile:			
containers imbarco/sbarco tonn.		0,20	
merci rinfusa liquide		0,20	
merci rinfusa solide:			
granaglie/sale/siderurgici grezzi		0,10	

legname/cellulosa/altre merci		0,20	
RIPARAZIONI E/O MANUTENZ.	vedi decr.	-	vedi decr.
SOSTE IN GENERE	0,0129/0,0155	-	-
UNITA' EX ART. 66 C.N. per TSL	1,0000	-	1,0000
Collegamenti isole golfo di Napoli (solo imbarchi)			
PASSEGGERO	**0,2582**	**0,10**	**0,3582**
PASSEGGERO RESIDENTE	**0,1033**	**0,10**	**0,2033**
auto/moto/roulotte	**0,4131**	**0,30**	**0,7131**
autocarro	**0,5165**	**0,30**	**0,8165**
TSL (giornaliero)	**0,0124**	**-**	**0,0124**
CABOTAGGIO (solo imbarchi)			
PASSEGGERO	**0,5165**	**0,50**	**1,0165**
auto/roulotte	**1,2900**	**1,00**	**2,2900**
autocarro/rimorchio	**2,0000**	**1,00**	**3,0000**
moto	**0,5165**	**1,00**	**1,5165**
TSL (giornaliero)	**0,0315**	**-**	**0,0315**
CROCIERE			
PASSEGGERO in imbarco/transito/sbarco	-	0,50	0,50

PORTO DI SALERNO

Nel porto di Salerno vengono applicati i diritti di approdo dovuti per la fruizione delle banchine pubbliche e relativi alle navi da crociera; ai traghetti per i collegamenti regionali/extraregionali ed alle navi Ro-Pax (collegamenti extraregionali).

Diritti di approdo

I Diritti di approdo sono stati istituiti con Delibera presidenziale n° 250 del 12/12/2014 ed i cui importi vengono di anno in anno rivalutati in dipendenza dei nuovi indici ISTAT.

Nel caso delle navi da crociera inoltre viene applicata una riduzione (a carattere annuale) del 50% in virtù di apposita Delibera presidenziale di volta in volta emanata (la più recente è la n° 264 del 18/09/2018), limitata al traffico annuale.

Nel caso delle Ro-Pax addette ai collegamenti extraregionali la già citata Delibera 250/2014 prevede invece una riduzione dei diritti in maniera proporzionale all'aumento del numero di passeggeri/veicoli trasportati.

La tabella sottoindicata riporta più nel dettaglio quanto espresso, con la ulteriore suddivisione a seconda delle "categorie" trasportate:

	Delibera 250/2014 con incrementi annuali ISTAT
CATEGORIA	**diritti approdo € (euro)**
CROCIERE	
PASSEGGERO in imbarco/ sbarco/ transito **TRAGHETTI**	**3,33/3,33/2,22**
Passeggeri **Salerno-Positano** **Salerno- altri porti regionali**	 **0,16** **0,31**
RO-PAX (collegamenti extraregionali)	
Passeggeri	**0,64**
motoveicoli	**0,64**
autoveicoli	**1,25**
Veicoli commerciali/autobus	**1,25**
Roulotte/Camper	**1,62**

Di seguito si riportano i dati relativi alla riscossione dell'ultimo triennio relativi all'imposizione di diritti e tasse sulla movimentazione di navi, passeggeri e merci nei tre porti dell'Adsp:

	ANNO 2016	**ANNO 2017**	**ANNO 2018**
Tasse portuali	9.265.507,00	7.864.643,00	9.092.981,00
tassa di ancoraggio	4.023.001,00	5.650.097,00	6.616.564,00
diritti e addizionali	3.441.367,00	2.996.558,00	3.502.913,00
sovrattasse	-	-	-

TOTALE	**16.729.875,00**	**16.511.298,00**	**19.212.458,00**

All. 4 excel

Napoli,

IL SEGRETARIO GENERALE
Francesco MESSINEO

IL PRESIDENTE
Pietro SPIRITO