



Ministero dell'Interno

Dipartimento della Pubblica Sicurezza

PROGRAMMA OPERATIVO “LEGALITÀ”

FESR/FSE 2014 - 2020

MODELLO PER LA PRESENTAZIONE DEI PROGETTI

SCHEMA

TITOLO DEL PROGETTO

**REALIZZAZIONE DI UN NUOVO MODELLO INTEGRATO DI
SECURITY NEGLI AMBITI PORTUALI DELL'ADSP DEL MAR
TIRRENO CENTRALE**

BENEFICIARIO

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE



Introduzione

Il presente Modello rappresenta **l'unico formulario ammissibile** per la presentazione dei progetti finanziabili nell'ambito del PON Legalità 2014/2020.

Il Modello deve essere **completato in ogni sua parte** conformemente alle indicazioni fornite in ciascun paragrafo. Il modello deve essere datato e firmato da un soggetto autorizzato ad impegnare l'Ente Proponente.

Al modello è allegata una dichiarazione d'impegno con la quale il soggetto proponente si impegna ad assumere, in caso di concessione del finanziamento, alcuni oneri previsti dal Sistema di Gestione e Controllo del Programma.

1. Anagrafica soggetto proponente

1.1 Capofila di progetto (se previsto)

Denominazione	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
Sede	Napoli
Indirizzo	Piazzale Pisacane
ANAGRAFICA RESPONSABILE DI PROGETTO	
Nome e Cognome del Responsabile di Progetto	Francesco Messineo
Ufficio presso cui è incaricato il Responsabile di Progetto	Segretariato generale dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale
Telefono	0812283405/0812283406
Indirizzo di posta certificata	segreteria generale@porto.napoli.it segreteria generale@cert.porto.na.it

1.2 Partner di progetto

Replicare la tabella per ciascun partner di progetto

Denominazione	
Sede	
Indirizzo	
Ruolo nell'ambito del progetto	
Nome e Cognome del Referente del partner di progetto	

2. Anagrafica progetto

Asse del PON Legalità	Asse 2 – “Rafforzare le condizioni di legalità delle aree strategiche per lo sviluppo economico”
Azione	2.1 – “Consolidamento, modernizzazione e diversificazione dei sistemi produttivi territoriali”
Sotto-azione	2.1.1. “Interventi integrati finalizzati all’incremento degli standard di sicurezza in aree strategiche per lo sviluppo”
Titolo del progetto	REALIZZAZIONE DI UN NUOVO MODELLO INTEGRATO DI SECURITY NEGLI AMBITI PORTUALI DELL’ADSP DEL MAR TIRRENO CENTRALE

Costo del progetto	9.653.397,13 Euro
Localizzazione	Campania (Porto di Napoli, Porto di Salerno, Porto di Castellammare di Stabia)
Destinatari	AdSP del Mar Tirreno Centrale
Durata	24 mesi
Breve sintesi del progetto	Il progetto presentato mira ad innalzare le performance di sostenibilità delle tre aree portuali (Napoli, Salerno e Castellammare) che compongono l'AdSP del Mar Tirreno Centrale attraverso l'implementazione di soluzioni intelligenti e di semplice integrazione con l'architettura preesistente. L'obiettivo finale che si vuole perseguire è la realizzazione di una piattaforma integrata di sicurezza portuale che attraverso l'analisi ed il coordinamento delle informazioni provenienti dai sistemi periferici di campo renda possibile lo sviluppo di un "Expert System" con logiche di Sicurezza Integrata Avanzata, in grado di proporre agli operatori di Centrale le procedure operative e le decisioni da prendere a fronte di eventi complessi.

3. Contenuti del progetto

3.1 Finalità del progetto

Analisi del contesto di riferimento e del contributo alla strategia del programma

Descrivere il fabbisogno alla base della proposta progettuale, fornendo informazioni circa il contesto di riferimento, eventualmente anche con il supporto di dati statistici, ed il contributo della proposta progettuale alla strategia del Programma.

CONTESTO DI RIFERIMENTO	<p>PORTO DI NAPOLI</p> <p>La realtà portuale di Napoli si estende per oltre 200.000 mq (20 km in lunghezza) per un totale di 14 moli (La Pietra, Molo Angioino, Molo Beverello, Molosiglio, Calata di Porta di Massa, Mergellina, Darsena Acton, Duca degli Abruzzi, Calata Marinella, molo San Vincenzo, Darsena di Levante, molo Vittorio Emanuele e Pietrarsa).</p> <p>Con decreto legislativo recante norme in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124, è stata istituita l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale che comprende i porti di Napoli, Castellammare e di Salerno. La semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa,</p>
--------------------------------	--

il coordinamento centrale del Ministero sono i principi centrali del decreto. Le attività prevalenti sono legate alla cantieristica, al traffico passeggeri, al cabotaggio con le isole, alla crocieristica, al traffico merci, al diportismo. A servizio dei passeggeri in transito nell'area portuale vi sono 4 parcheggi dati in concessione a privati con un'offerta di sosta di circa 800 posti auto. Napoli è il terzo porto d'Italia per il **traffico crocieristico** dei passeggeri in transito, rappresentando da sempre lo snodo logistico di milioni di passeggeri e turisti che ogni anno transitano per lo scalo partenopeo. Il porto è situato al centro della città di Napoli, in posizione ideale per visitare i più famosi siti storico-architettonici, le bellezze naturali ed una serie di itinerari turistici di grande attrazione. Nonostante il calo registrato nell'anno 2017 (927.458 unità) il triennio 2014-2016 ha segnato un netto incremento rispetto ai valori corrispondenti al triennio 2011-2013. Complessivamente è da considerare in ogni caso una quota passeggeri per i servizi di crociera che stabilmente supera la quota del milione di unità annuali.



Per i **passaggeri del golfo** si registra un incremento dai 6.218.924 del 2011 ai 6.684.772 del 2017.

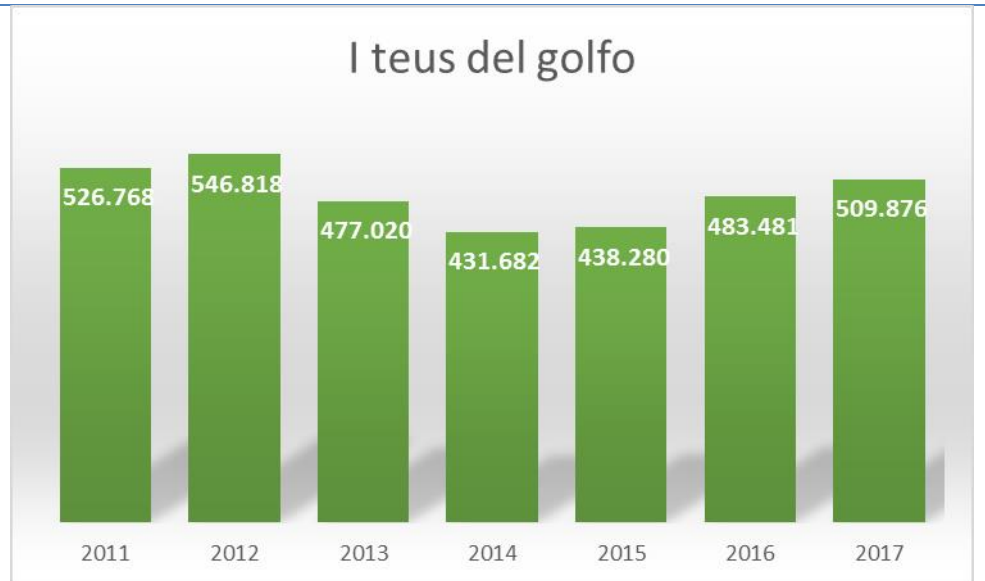
L'Autorità Portuale di Napoli ha diviso il traffico dei mezzi veloci (aliscafi) dai traghetti. Dal Molo Beverello (Piazza Municipio) e da Mergellina partono gli aliscafi. Da Calata Porta Massa partono i traghetti. Un servizio navetta da/per Piazzale Angioino (Piazza Municipio) collega dalle 6 di mattina alle 24 i due moli.



Sono previsti inoltre **4 porti turistici in città per le attività di diportismo**: Vigliena, Molosiglio, Mergellina e Bagnoli.

Il porto di Napoli, definito uno dei migliori porti italiani e tra i primi nel Mediterraneo, ha una leadership indiscussa per quanto concerne il **cabotaggio** nella sua accezione più ampia. Se il trasporto marittimo nel Mar Mediterraneo prevede un tasso di crescita, per anno, compreso tra il 7% ed il 9%, lo scalo partenopeo negli ultimi 4 anni registra un forte incremento dei traffici del settore cabotiero, con punte di assoluta eccellenza nel settore delle Autostrade del Mare, le cui linee per la Sicilia costituiscono il 49% dell'intero comparto in tutta Italia. Notevole impulso vede anche lo short sea shipping, forma di trasporto non solo più economica ed efficiente, ma anche più appropriata per servire le aree periferiche e per il trasporto multimodale, e che nei prossimi anni vedrà aumentare le destinazioni collegate con il Porto di Napoli.

Il traffico commerciale nel porto di Napoli si articola in rinfuse solide e liquide, container, merci varie e traffico ro-ro, afferente al settore del cabotaggio. Il traffico Container nel 2017 ha fatto registrare un valore di circa di 509.876 TEUS movimentati con un incremento del 5,46% rispetto all'anno 2016. Il traffico ro-ro dello stesso anno invece si attesta su valori di circa 5.631.018 tonnellate. Complessivamente l'area commerciale dispone di 30 banchine e calate con una lunghezza che va dai 110 ai 390 ml, 7 depositi costieri per prodotti liquidi alla rinfusa tra cui olii minerali, prodotti chimici e vegetali, 2 terminal per legnami e cellulosa per una superficie complessiva di circa 35.000 mq, 2 terminal per prodotti cerealicoli, 3 terminal contenitori, per una superficie complessiva di circa 200.000 mq. I dati sulla **logistica merci** riferiscono di un movimento commerciale che supera i 20 milioni di tonnellate/anno.



Il settore della cantieristica e delle riparazioni navali a Napoli si posiziona tra le realtà più attive nell'ambito nazionale e in condizioni di elevata competitività ed efficienza anche nel confronto con cantieri e aziende di altri paesi del Mediterraneo. Sebbene il mercato internazionale risenta del generale rallentamento dell'economia, il settore a Napoli recupera posizioni nell'ambito del Mediterraneo collocandosi come un efficiente e sinergico sistema produttivo.

PORTO DI SALERNO

L'attuale assetto funzionale del porto di Salerno raggruppa le attività in base alle seguenti funzioni portuali:

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

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

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

- attività di stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti, connesse con l'esercizio delle funzioni previste;
 - attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
 - attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste;
 - officine meccaniche;
 - attività commerciali e dei servizi in genere.
- Funzione passeggeri e/o merci (crociere, trasporto passeggeri, Ro – Pax e Ro – Ro):
- attività di imbarco/sbarco e movimentazione dei passeggeri connesse all'esercizio delle funzioni previste;
 - attività di carico/scarico e movimentazione di merci e mezzi connesse all'esercizio delle funzioni previste;
 - attività di stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti, connesse con l'esercizio delle funzioni previste;
 - attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
 - attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste;
 - attività commerciali e dei servizi in genere.
- Funzione servizi portuali generali:
- servizi di interesse generale di cui al D.M. 14/11/1994;
 - servizi amministrativi, di controllo e gestione connessi alle attività portuali (uffici e servizi Autorità di Sistema Portuale, etc.);
 - servizi di sicurezza e controllo (Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia di Stato, Vigili del Fuoco, etc.);
 - servizi tecnico - nautici (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori,
 - trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, etc.);
 - attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste.

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

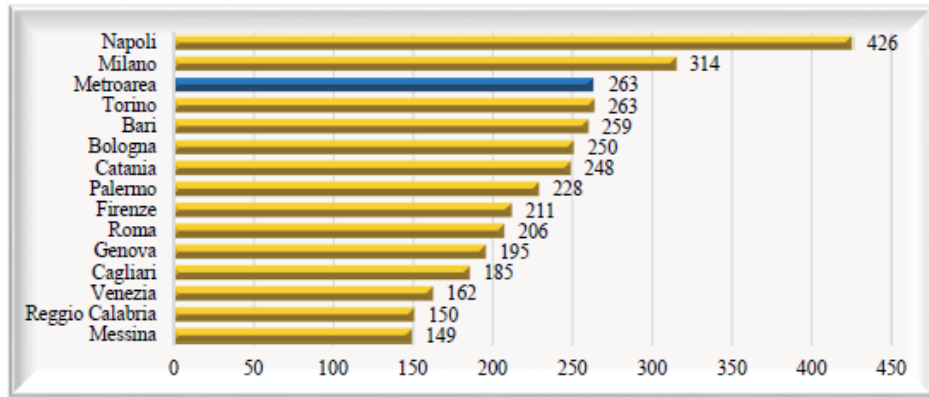
- Attività commerciali (strutture di vendita al dettaglio comprensive di depositi pertinenziali);
- Servizi: pubblici esercizi (bar e ristoranti); direzionale privato (uffici e servizi alle imprese portuali); sportelli bancari e finanziari; artigianato di servizio; sedi della pubblica amministrazione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

PORTO DI CASTELLAMMARE

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

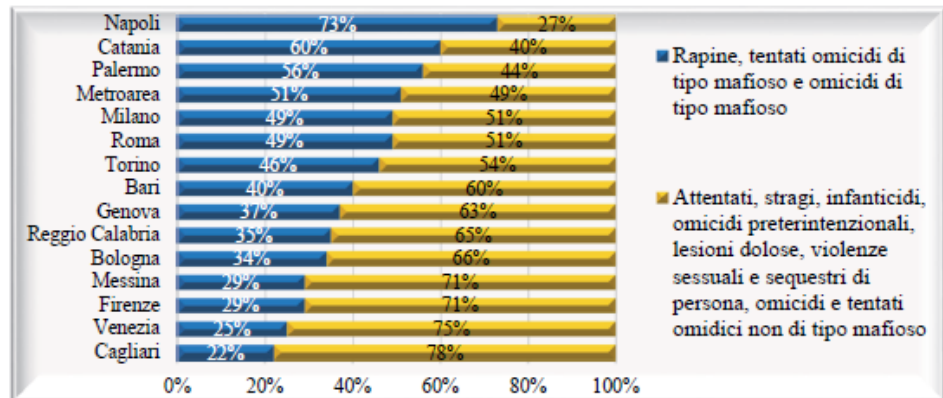
- funzione cantieristica navale
- funzione di porto nautico e pesca
- funzione passeggeri

	<ul style="list-style-type: none"> - servizi portuali generali <p>La definizione dei contenuti di queste attività è omogenea a quanto già declinato per gli altri porti. La distribuzione delle attività riconducibili a macroambiti operativi vede nello stato attuale, così come riportato nell'Allegato XX la seguente ripartizione:</p> <p>La funzione cantieristica navale va dall'estremo del porto a ponente delimitato dal molo foraneo di ponente, il molo borbonico fino alla banchina fontana e copre un'area utilizzata dalla Fincantieri di 254.000 mq di cui 177.000 mq in concessione e 77.000mq in proprietà derivanti dalla colmata del bacino del vecchio porto militare eseguita dalla società Navalmeccanica (poi Fincantieri) dopo il secondo conflitto mondiale.</p> <p>La funzione diporto nautico è allocata in due diverse aree del porto. La prima lungo la banchina fontana, e la banchina Magazzini Generali è destinata all'ormeggio delle unità da diporto e da pesca. La seconda, lungo la banchina del mare morto, è l'area compresa a levante tra il molo di sottoflutto e il pennello Quartuccio che delimita i confini del porto di Castellammare, è destinata anch'essa al diporto nautico.</p> <p>La funzione passeggeri è allocata nell'area che va lungo la banchina Marinella e riguarda traffico crocieristico, traffico passeggeri da e per le isole.</p> <p>Sevizi portuali generali previsti principalmente nell'area collocata lungo la banchina Marinella riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - servizi di interesse generale di cui al D.M. 14/11/1994; - servizi amministrativi, di controllo e gestione connessi alle attività portuali (uffici e servizi Autorità di Sistema Portuale, etc.); - servizi di sicurezza e controllo (Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia di Stato, Vigili del Fuoco, etc.); - servizi tecnico - nautici (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, - trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, etc.); - attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste. <p>Indicatori di criminalità – Stato attuale</p> <p>E' evidente che il processo di crescita del traffico merci e dei flussi turistici nelle tre ambiti portuali compresi all'interno dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale costituiscono un pericoloso punto di innesco di reati criminali, specie per delitti connessi ai furti e alle rapine da un lato ed ai traffici illeciti dall'altro.</p> <p>A tal proposito esaminando il dato relativo all'indice di criminalità violenta (ICV), utilizzato per valutare il contesto napoletano nell'ambito del <i>Il rapporto sulla criminalità e sicurezza a Napoli</i>, redatto dall'Università di Napoli Federico II, emergono valori per i quali è possibile intercettare nella città di Napoli il tasso più alto a livello nazionale (2015) con circa 426 delitti ogni centomila abitanti.</p>
--	--



Indice medio di criminalità violenta, città metropolitane e metroarea. Anno 2015 su 100.000 ab.

Analizzando il peso dei singoli reati sulla composizione dell'ICV in modo da individuare i reati che determinano questa peculiarità partenopea è emerso in modo evidente che la violenza riflessa dai dati può essere ricondotta tra le altre cose alla presenza del crimine organizzato sul territorio. Difatti, dalle elaborazioni effettuate emerge che il 73% dei reati è costituito da rapine, omicidi e tentati omicidi di tipo camorristico. Tra i reati scorporati è utile precisare che per la città di Napoli, rispetto alle altre città metropolitane, è il reato della rapina quello che incide in maniera superiore rispetto agli altri reati nella composizione dell'ICV. Tale reato infatti si attesta su valori medi del tasso costruito ogni 100.000 abitanti pari a 313.



Percentuale di rapine, omicidi e tentati omicidi di tipo mafioso sul totale delitti di criminalità violenta, città metropolitane e metroarea --Anno 2015.

Una ipotesi esplicativa delle cause che possono determinare il volume della delittuosità rilevato, in relazione ai reati di rapina, può essere sicuramente connessa all'aumento delle presenze e dei flussi turistici. Se si osservano e si incrociano i dati relativi ai visitatori dei principali musei e aree archeologiche fornite dal sito ufficiale dei beni culturali, o si considerano gli arrivi e le presenze turistiche nell'area metropolitana e nella sola città di Napoli forniti dal Comune di Napoli, o il traffico dei crocieristi nel porto di Napoli emerge un generale trend dal 2010 in ascesa, con andamenti lievemente distinti rispetto alle categorie indicate. E' evidente che la movimentazione turistica costituisce una buona opportunità specie per delitti connessi ai furti e alle rapine

In ordine alla criminalità organizzata, è utile chiarire innanzitutto che non ci troviamo di fronte ad un'organizzazione unica ed omogenea, tanto che anziché parlare di camorra sarebbe più opportuno parlare di "camorre", strutturate in

sensu orizzontale e pulviscolare. Lo scenario mafioso campano presenta infatti aspetti significativamente diversi da provincia a provincia, da zona a zona, riguardo alle strutture, agli obiettivi e al modus operandi delle singole organizzazioni malavitose. È un fenomeno macro-criminale potente, fluido e snello, imperniato sull'incessante operatività di una moltitudine di sodalizi, talvolta dialettici, talora alleati o moderatamente collegati da logiche relazionali strategiche, che sorreggono il cosiddetto "Sistema". L'elevato controllo ambientale da parte dei clan rafforza una subcultura degenerativa, che sfrutta la disgregazione sociale convogliando una moltitudine di giovani nel "Sistema" e offre un'alternativa di vita a quella del rispetto della legge. Con riferimento alle attività poste in essere dalla Camorra bisogna dire che essa si qualifica per la capacità di intervenire per la gestione di qualsiasi affare illecito. Da sottolineare, inoltre, che alcuni clan, tra gli oltre cento operanti in Campania, riescono anche a manifestare un evoluto profilo economico-imprenditoriale, quale "requisito operativo aggiuntivo", ovvero la capacità di moltiplicare i profitti illeciti attraverso iniziative economiche lecite. Diversi clan hanno sviluppato joint-ventures con la criminalità comune cui viene affidata una vasta gamma di delitti (contrabbando di sigarette, ricettazione, spaccio di droga, rapine, ecc.) previa corresponsione di una percentuale sugli utili. La camorra di oggi, infatti, è più ricca della camorra del passato in quanto riesce a controllare un giro vorticoso di denaro.

I porti di Napoli e Salerno, considerando il crescente scambio commerciale e il traffico di passeggeri via mare, rappresentano senza dubbio due nodi strategici fondamentali nella catena di sviluppo dei traffici camorristici: traffico di armi ed ordigni (convenzionali e non) con finalità terroristiche, contrabbando di stupefacenti, immigrazione clandestina, attacchi a navi crocieristiche, ingresso o fuga di individui ricercati o pericolosi, rifiuti tossici ecc.. Tali attività, difatti, garantiscono un ritorno di consenso di numerosi soggetti che vi sono coinvolti (in particolare nell'attività di vendita al dettaglio). Nella provincia di Napoli vi sono tra le maggiori piazze di spaccio che rappresentano la destinazione finale del traffico internazionale di stupefacenti attuato negli ultimi tempi anche dai clan camorristici e da gruppi di etnia africana. A tal proposito alcuni clan della camorra napoletana hanno stretto alleanze con produttori e trafficanti internazionali per l'importazione di rilevanti quantità di droga nella provincia.

A tal proposito nel 2013 Legambiente ha realizzato un censimento di 155 inchieste internazionali che hanno interessato l'Italia per traffici illeciti di rifiuti, merci contraffatte, prodotti agroalimentari e specie protette: quasi un'inchiesta ogni 4 giorni, per un totale di 297 persone denunciate e arrestate, 35 aziende sequestrate e un valore complessivo finito nelle mani degli inquirenti che supera i 560 milioni di euro. Delle 155 inchieste censite, quelle che hanno interessato merci contraffatte e specie protette rappresentano il 71% del totale, i traffici illeciti di rifiuti si attestano al 19% e le frodi agroalimentari al 10%. Il porto italiano in cui si registra il maggior numero di inchieste è quello di Ancona, seguito da Bari, Civitavecchia, Venezia, Napoli, Taranto, Gioia Tauro (Rc), La Spezia e Salerno.

	<p style="text-align: center;">La classifica dei porti italiani (numero di inchieste)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Ancona</td><td style="text-align: right;">17</td></tr> <tr><td>Bari</td><td style="text-align: right;">12</td></tr> <tr><td>Civitavecchia (Rm)</td><td style="text-align: right;">11</td></tr> <tr><td>Venezia</td><td style="text-align: right;">11</td></tr> <tr><td>Napoli</td><td style="text-align: right;">10</td></tr> <tr><td>Taranto</td><td style="text-align: right;">10</td></tr> <tr><td>Gioia Tauro (Rc)</td><td style="text-align: right;">8</td></tr> <tr><td>La Spezia</td><td style="text-align: right;">7</td></tr> <tr><td>Salerno</td><td style="text-align: right;">6</td></tr> <tr><td>Genova</td><td style="text-align: right;">4</td></tr> <tr><td>Brindisi</td><td style="text-align: right;">3</td></tr> <tr><td>Palermo</td><td style="text-align: right;">3</td></tr> <tr><td>Trieste</td><td style="text-align: right;">3</td></tr> <tr><td>Livorno</td><td style="text-align: right;">2</td></tr> <tr><td>Pozzallo</td><td style="text-align: right;">2</td></tr> <tr><td>Cagliari</td><td style="text-align: right;">2</td></tr> <tr><td>Catania</td><td style="text-align: right;">1</td></tr> <tr><td>Pescara</td><td style="text-align: right;">1</td></tr> <tr><td>Vado Ligure (Sv)</td><td style="text-align: right;">1</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">TOTALE</td><td style="text-align: right;">114</td></tr> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">Fonte: elaborazione Legambiente (2011/2012)</p> <p>Risulta evidente, pertanto, dal quadro presentato, come la continua crescita in termini di traffico merci e persone a cui sono connesse numerose attività illecite implichi la necessità di potenziare il sistema di Sicurezza portuale sia a livello di sensoristica di campo che di gestione e controllo centralizzato ai fini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aumentare l'efficacia della rilevazione di situazioni di rischio • incrementare il livello di Sicurezza e di gestione delle emergenze • incrementare negli utenti la percezione di sicurezza del sito portuale • supportare le attività di investigazione da parte delle autorità competenti (es. Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza) • aumentare l'efficacia dei controlli delle persone e delle merci che ogni giorno sono in arrivo o in partenza con navi e autoarticolati. 	Ancona	17	Bari	12	Civitavecchia (Rm)	11	Venezia	11	Napoli	10	Taranto	10	Gioia Tauro (Rc)	8	La Spezia	7	Salerno	6	Genova	4	Brindisi	3	Palermo	3	Trieste	3	Livorno	2	Pozzallo	2	Cagliari	2	Catania	1	Pescara	1	Vado Ligure (Sv)	1	TOTALE	114
Ancona	17																																								
Bari	12																																								
Civitavecchia (Rm)	11																																								
Venezia	11																																								
Napoli	10																																								
Taranto	10																																								
Gioia Tauro (Rc)	8																																								
La Spezia	7																																								
Salerno	6																																								
Genova	4																																								
Brindisi	3																																								
Palermo	3																																								
Trieste	3																																								
Livorno	2																																								
Pozzallo	2																																								
Cagliari	2																																								
Catania	1																																								
Pescara	1																																								
Vado Ligure (Sv)	1																																								
TOTALE	114																																								
<p style="text-align: center;">CONTRIBUTO ALLA STRATEGIA DEL PROGRAMMA</p>	<p>La proposta progettuale, in coerenza con gli obiettivi dell'Asse 2 del Pon Legalità da attuare nel Porto di Napoli, mira a potenziare il sistema di sicurezza portuale per supportare le forze di polizia nell'attività di prevenzione e contrasto delle illegalità, garantendo una più diffusa ed efficace salvaguardia dei beni pubblici e privati, dei visitatori portuali e per aumentare il livello di controllo e repressione dei traffici illeciti governati dalla criminalità organizzata locale.</p> <p>Il sistema di videosorveglianza ha quindi l'obiettivo di "integrare" le azioni di carattere strutturale, sociale e di controllo del territorio da parte degli organi di polizia.</p> <p>Partendo, quindi, dalle infrastrutture informatiche, digitali e di videosorveglianza già presenti nelle aree di riferimento, il progetto mira a potenziare le citate infrastrutture e ad integrarle con nuove funzionalità (sensoristica intelligente, software sofisticati, big data e data analytics, cloud computing, ecc...).</p>																																								
<p style="text-align: center;">AMBITO TERRITORIALE/AREA DI INTERVENTO</p>	<p>L'attuale sistema di Sicurezza del Porto di Napoli garantisce la gestione centralizzata di tutti i sottosistemi in un unico Centro di Supervisione e Controllo, Tutte le varie componenti del Sistema Integrato di Sicurezza sono connesse attraverso una network di comunicazione digitale, basata su un'infrastruttura di tipo ethernet. Tale configurazione nasce dall'esigenza di centralizzare i diversi punti di concentrazione, denominati ADI (Armadio di Infrastruttura), che fanno capo alle varie zone utilizzate per suddividere il vasto sedime portuale. In totale sono presenti 6 ADI con funzione di "nodi di concentrazione in campo" verso il</p>																																								

	<p>Centro di Supervisione e Controllo (ADI-0), così da garantire un controllo puntuale dell'intera struttura.</p> <p>Poiché le varie ADI sono soggette a diverse necessità di controllo e protezione in funzione delle attività ivi svolte, il Sistema Integrato di Sicurezza è composto da diverse tecnologie di protezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Video; • Antintrusione; • Controllo Accessi; • Controllo Veicoli. <p>Partendo da tali presupposti, sono state individuate le tipologie di protezione di seguito elencate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Videoripresa effettuata con telecamere fisse; • Videoripresa effettuata con telecamere dome; • Sistema OTIDS di Rilevamento Intrusore Automatico e Passivo; • Video Motion Detection System; • Videoregistrazione delle immagini; • Protezione perimetrale a fili tesi; • Protezione perimetrale con sistema interrato a pressione; • Controllo accessi ai locali tecnologici (ADI e Sala Controllo); • Controllo Veicoli sui varchi di accesso all'area Doganale. <p>Il corretto funzionamento dell'intero sistema tecnologico è supervisionato dal personale presente presso il Centro di Supervisione e Controllo, sfruttando le funzionalità di telecontrollo insito nella piattaforma di integrazione.</p>
--	--

3.2 Descrizione delle attività progettuali proposte

Descrivere le attività progettuali proposte. In tale sezione devono essere illustrati i contenuti (cosa si chiede di finanziare), le fasi di realizzazione (es. progettazione, esecuzione lavori o acquisto di forniture, ...) e come si prevede di organizzare il progetto.

Il progetto presentato si compone di cinque diverse attività realizzative, connesse tra loro e, pertanto, complementari al perseguimento dell'*obiettivo generale* di innalzare il livello di sicurezza e legalità dell'area portuale di Napoli, Castellamare e Salerno.

Attività 1: Potenziamento tecnologico dell'attuale sistema di sicurezza portuale

Nel seguito vengono descritte le strategie individuate per la realizzazione di tre sistemi di sicurezza portuale, tutti coordinati dall'ufficio security dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale seppur indipendenti tra loro, in termini operativi, in quanto afferenti a tre realtà territoriali separate.

PORTO DI NAPOLI

1.1.1 Riattivazione ed adeguamento degli impianti preesistenti

Attività propedeutica alla finalizzazione dell'attività 1 per il porto di Napoli è rappresentata dalla

riattivazione ed all'adeguamento normativo dell'impianto di videosorveglianza attuale, per consentire in primo luogo di restituire operatività ad un sistema ormai fermo da un anno ed in secondo luogo di effettuare una ricognizione completa delle attuali dotazioni hardware e software, delle aree controllate e delle aree di sviluppo sulle quali invece si intende estendere il monitoraggio. Questo anche e soprattutto in supporto all'attività 1.1.2, di cui al successivo punto, in cui dovrà essere dettagliata e pianificata la soluzione progettuale alla base del potenziamento dell'intero sistema di security portuale. Le attività previste per garantire il ripristino della piena efficienza ed efficacia dei sistemi/impianti possono essere sintetizzate come segue:

1. operazioni di controllo dello stato di efficienza e di integrità dei materiali e delle apparecchiature costituenti gli impianti/sistemi (server nvr,switch,encoder,telecamere,ecc.) in modo da assicurare il ripristino delle condizioni di funzionamento ottimale.
2. operazioni necessarie al ripristino della piena funzionalità della piattaforma software di erogazione dei servizi di security.
3. operazioni necessarie ad eliminare guasti accidentali, imputabili a cause esterne ivi incluso l'uso improprio del sistema (impianti secondari quali condizionamento, antincendio, gruppi elettrogeni, antintrusione, ecc.);
4. **realizzazione di tutti gli interventi tendenti ad adeguare la funzionalità degli impianti/sistemi secondo le esigenze dell'Autorità portuale e/o derivanti da obblighi di legge**
5. Per completare l'intervento si richiede inoltre la fornitura ed installazione di n.22 telecamere fisse di tipo bullet.

1.1.2 Ampliamento dell'attuale rete di comunicazione in fibra ottica

Al fine di supportare l'implementazione di tecnologie (radar; telecamere termiche intelligenti) per il monitoraggio in rada e degli specchi d'acqua all'interno del Porto verrà ampliata l'attuale infrastruttura di comunicazione a servizio del sistema di security portuale con una ramificazione in fibra ottica verso la torre piloti della Capitaneria del Porto di Napoli, in prossimità del molo Vittorio Emanuele. Attività propedeutica allo sviluppo dei servizi ipotizzati e descritti nella fase 1.1.4.

1.1.3 Progettazione

Questa attività ha un valore fondamentale in quanto consente di costruire un documento di progettazione di dettaglio del progetto, che, soprattutto per la componente tecnologica, consentirà di realizzare (attraverso una serie di acquisizioni) il sistema integrato oggetto dell'attività 1. Nell'attività di progettazione, ovviamente, particolare rilievo avrà il concetto di integrazione con la dotazione tecnologica esistente – sia interna, sia in dotazione delle Forze dell'Ordine in modo da realizzare una mappatura degli apparati funzionanti già esistenti al fine di una loro integrazione con il sistema in costruzione. Verrà realizzata attraverso una selezione di personale esperto che supporterà il Gruppo di lavoro individuato dall'AdSP nella progettazione propedeutica alla redazione del materiale di gara per l'acquisizione dei servizi e delle forniture previsti dal progetto.

1.1.4 Fornitura e realizzazione dell'intervento

Partendo da un'infrastruttura preesistente il progetto prevede, per il porto di Napoli, di adeguare il sistema di security portuale con nuove forniture ed integrazione dei sistemi periferici di campo che dovranno essere guidati da una Centrale Operativa che possa monitorare e coordinare piani di intervento rapidi e mirati, massimizzando l'efficacia del risultato e minimizzando i costi di gestione. La Centrale Operativa dovrà rappresentare il nucleo del sistema di sicurezza portuale per il controllo e la gestione di:

- Perimetri del sedime e varchi veicolari
- Accessi pedonali e punti di controllo delle persone;
- Aree ad alta Sicurezza (es. extra Schengen), Aree con infrastrutture tecniche critiche, zone di stoccaggio

di merci pericolose;

- Aree di stoccaggio di bagagli, pallet, o container;
- Terminal per la crocieristica in ambito portuale e Zone portuali land-side, ovvero aree comuni, aree passeggeri o stazione passeggeri;
- Zone portuali (banchine, rada e specchi d'acqua antistanti);
- Aree parcheggio ed infrastrutture di servizio (es. area taxi per il prelievo passeggeri)

La Centrale Operativa dovrà essere costituita da una Piattaforma Tecnologica di Sicurezza Integrata Avanzata, aperta, affidabile e scalabile che sia in grado di interagire in modalità bidirezionale con i sensori e i sottosistemi funzionali presenti in campo per un puntuale riconoscimento degli eventi. La piattaforma dovrà essere in grado inoltre di utilizzare le informazioni provenienti da altri sistemi, sia interni sia esterni, quali ad esempio:

- Interfaccia con il Sistema di Identificazione Automatica (AIS - Automatic Identification System) delle navi commerciali e da diporto
- Interfaccia con il sistema Border Control System della Polizia di Frontiera per il monitoraggio dei flussi migratori umani
- Interfaccia con Casellario Giudiziario per accertamenti su persone fisiche/giuridiche
- Interfaccia con il Sistema Centralizzato Nazionale Targhe e Transiti (SCNTT) del Ministero dell'Interno per accertamenti sulle targhe dei veicoli
- Interfaccia di Scambio Dati con i Terminalisti
- Interfaccia con i sistemi di Infomobilità di altri enti locali
- Interfaccia con i Sistemi Informativi Territoriali dei Porti e degli Aeroporti.

La correlazione, l'analisi ed il coordinamento delle informazioni provenienti dagli altri sistemi permetterà di implementare un "Expert System" con logiche di Sicurezza Integrata Avanzata, in grado di proporre agli operatori della Centrale le procedure operative e le decisioni da prendere a fronte di eventi complessi.

Nel complesso il progetto dovrà garantire le seguenti funzionalità:

Controllo accessi Per il controllo degli accessi al sedime portuale e ai parcheggi interni, si prevede l'implementazione di soluzioni automatizzate realizzate integrando sistemi di controllo quali sbarre, cancelli automatici e tornelli con sistemi di lettura Badge, titoli di viaggio, Documenti di Trasporto, incrociati con sistemi per la lettura di targhe, Trasponder, Codice Kemler ONU e Codici ISO dei container. L'automazione sarà resa più efficace ed efficiente grazie all'interfaccia con Sistemi di Videosorveglianza e di Videocitofonia.

Ispezione dei veicoli e controllo dei container: L'implementazione di sistemi di ispezione sottoveicolare presso i varchi coadiuva il controllo dei veicoli della Polizia di Frontiera e Doganale. Per effettuare il controllo dei container nelle fasi di ingresso, stoccaggio e carico/scarico, verranno realizzati sistemi di verifica dell'integrità del sigillo e del container stesso, di lettura Codici ISO e Codice Kemler ONU e scanner a raggi gamma per rilevare sostanze pericolose o illegali.

Sorveglianza banchine e aree passeggeri: Si intende sviluppare sistemi di videosorveglianza IP ad alta risoluzione per banchine, aree interne e aree passeggeri. L'installazione di Colonnine SOS Interattive e sistemi di analisi video, inoltre, consentirà di monitorare e segnalare alla Centrale Operativa eventi e allarmi, ad esempio per panico, assembramento, oggetti abbandonati o attraversamento di aree interdette al pubblico.

Monitoraggio rada e specchi d'acqua: Il controllo della rada del Porto sarà realizzato mediante l'uso di radar e di telecamere termiche intelligenti. Questo tipo di strumentazione è dotata di analisi video in grado di rilevare in qualsiasi condizione meteorologica natanti che violino le regole di Sicurezza e di geo-

referenziarli su una mappa, con la possibilità di creare aree di interdizione alla navigazione o aree di pericolo.

Aree di stoccaggio merci pericolose e aree tecniche sensibili: A protezione delle aree di stoccaggio merci pericolose e delle aree tecniche sensibili, si intende realizzare soluzioni integrate di controllo accessi, antintrusione, videosorveglianza, sistemi di analisi delle immagini video e serrature intelligenti dotate di cilindro mecatronico e microchip integrato. Tali sistemi permettono di automatizzare e monitorare l'accesso alle aree sensibili, consentono un riscontro visivo dell'identità per monitorare comportamenti sospetti.

Area crocieristica: Il controllo dei passeggeri che accedono alla zona crociera richiede l'integrazione di differenti impianti per il controllo accessi, dal metal detector allo scanner a raggi X, ai rilevatori di esplosivi. Anche la movimentazione di bagaglio non accompagnato riveste particolare criticità e richiede standard minimi di Sicurezza per la formazione degli addetti e la scelta delle apparecchiature di controllo. Infine, è particolarmente sentita l'esigenza di specifici protocolli per le consegne delle provviste a bordo nave, per poter accertare l'integrità degli alimenti.

L'acquisizione verrà realizzata attraverso una procedura a evidenza pubblica costruita dall'Area Tecnica, dall'Ufficio Security e dall'Area Gare e Contratti del Gruppo di lavoro che ne curerà i vari passaggi fino alla contrattualizzazione del fornitore.

PORTO DI SALERNO:

1.2.1 realizzazione dell'intervento

Allo stato attuale nel porto di Salerno si è provveduto alla sola individuazione ed infrastrutturazione del locale da adibire a centro di controllo operativo. Sono, invece, ancora da espletare tutte le attività connesse all'installazione delle periferiche (telcamere, gates, locali tecnici, tornelli, ecc.) ed all'infrastrutturazione della rete di comunicazione per coprire l'intero sedime portuale.

La soluzione è composta da una pletera di sottosistemi identificati nel seguito.

- Infrastruttura di rete telematica basata su rete in fibra ottica con backup in wireless.
- Infrastruttura IT comprendente una serie di server fisici e virtualizzati per l'informatizzazione dei processi portuali.
- Sottosistema di controllo accessi, per il controllo del personale e dei veicoli che accedono al porto.
- Sottosistema di videosorveglianza, per rendere maggiormente sicura l'area di competenza dell'autorità portuale.
- Sw di supervisione e controllo.

Quanto riportato viene espresso nella realizzazione di una serie di:

- opere edili ed impiantistiche,
- predisposizione di prefabbricati da usare quali Locali Tecnici per accentramento di sistemi IT,
- installazione di cabine attrezzate con impianti di controllo accessi per il controllo dei varchi,
- realizzazione di un prefabbricato pesante da destinare al transito passeggeri,
- fornitura di sistemi speciali di ispezione (Scanner bagagli, metal detector, specchi di ispezione).

Nel dettaglio le opere previste per dare corso alle infrastrutture di security sono in estrema sintesi:

- a) adeguamento dei gates alle esigenze di security mediante la realizzazione di opere per il controllo di persone e veicoli ai varchi
- b) realizzazione di un sistema di videosorveglianza e registrazione delle immagini con una stazione di controllo dei medesimi impianti ivi incluse le necessarie infrastrutture;
- c) realizzazione della Centrale Operativa di Security;

- d) realizzazione delle strutture destinate ad ospitare gli incaricati del controllo degli accessi al porto e le relative postazioni di lavoro;
- e) opere impiantistiche complementari.

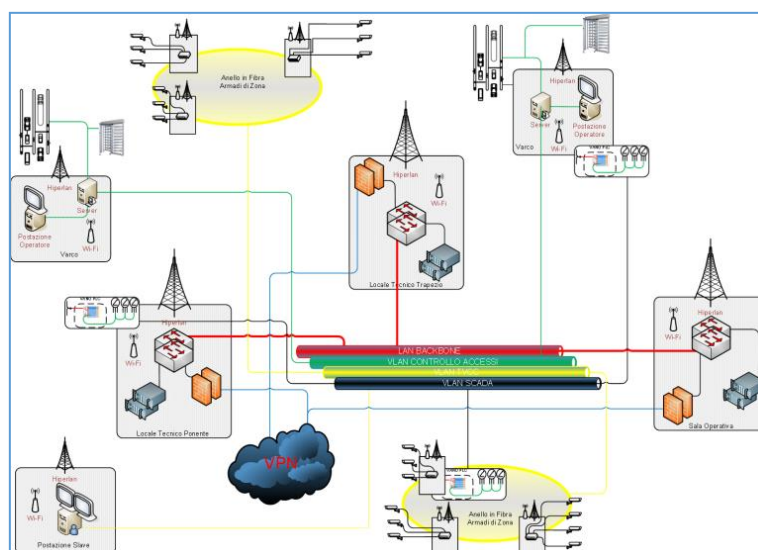
L'obiettivo generale è quello di realizzare un'infrastruttura di networking basata su tre principali Centri Stella in corrispondenza dei due Locali Tecnici (Varco Ponente e Varco Trapezio) e del locale B presente nella palazzina della Capitaneria di Porto.

In ognuno dei tre CED è stata ipotizzata una configurazione dell'infrastruttura di rete tale da rendere ogni Centro Stella completamente ridondato e magliato con gli altri due.

All'interno dei locali tecnici dei tre Centro Stella saranno installati due Switch e due Firewall. Sia i primi che i secondi saranno configurati in stack/cluster tra loro, con una configurazione in load balancing per migliorare le prestazioni e aumentare l'affidabilità.

Oltre i tre Centri Stella sarà inserito nell'anello di rete principale di backbone il sito di Varco Guaimario che a differenza dei primi è munito soltanto di una coppia di Switch Layer 3.

Di seguito viene riportata un'immagine che illustra, in modo esemplificativo, la topologia dell'infrastruttura generale con i servizi implementati.



Architettura generale

PORTO DI CASTELLAMMARE:

1.3.1 Progettazione

Nell'ambito del porto di Castellammare non esiste allo stato attuale alcun circuito di videosorveglianza e controllo accessi. Sulla base di una ricognizione dei luoghi e sui fabbisogni evidenziati verrà sviluppata una progettazione esecutiva per la realizzazione di un sistema di videosorveglianza chiuso predisposto a comunicare tramite una rete virtuale privata con il centro operativo di Napoli, coordinato e gestito dall'ufficio security dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale. Verrà realizzata attraverso una selezione di personale esperto che supporterà il Gruppo di lavoro individuato dall'AdSP nella progettazione propedeutica alla redazione del materiale di gara per l'acquisizione dei servizi e delle forniture previsti dal progetto.

1.3.2 Fornitura e realizzazione dell'intervento

Il progetto prevede di predisporre una nuova dorsale in fibra ottica di tipo monomodale al fine di fornire una necessaria infrastruttura telematica per la trasmissione dati a servizio di una nuova fornitura di

telecamere di videosorveglianza per consentire monitoraggio e controllo dell'interno perimetro portuale e di alcune aree tecniche sensibili. Si intendono compresi nella fornitura tutti i sistemi centrali (workstation, NVR, cassetto ottico, Monitor, Switch, ..) necessari per effettuare la registrazione dei flussi video e per l'instradamento dei flussi video verso un locale tecnico da adibire a centro operativo locale. Sono altresì compresi nella fornitura tutti i sistemi periferici (telecamere per videosorveglianza e lettori targa) utili ai fini della videosorveglianza e del riconoscimento automatico dei veicoli in transito in corrispondenza dei varchi di accesso, inclusi pali stradali ed apparati di sicurezza laddove necessari. L'azione progettuale proposta per l'implementazione, prevede in sintesi, l'installazione complessiva di: n.50 telecamere di videosorveglianza; n.1 varco veicolare dotato di lettore targa e sbarra automatizzata mediante lettore rfid. Si intendono ricompresi tutti le opere accessorie stradali per la realizzazione dell'infrastruttura telematica comprensivi di armadi stradali, armadi da palo, alimentazione elettrica, apparati di rete attivi su cui terminano le connessioni tra sede di concentrazione e sistema periferico nonché tutti gli interventi di scavo, anche dagli armadi stradali fino ai pali

Attività 2: Gestione automatizzata e informatizzata del servizio taxi all'interno dell'area crocieristica del porto di Napoli

2.1 Fornitura e realizzazione del sistema

(la fase di progettazione di tale intervento verrà ultimata attraverso l'utilizzo di risorse interne all'ente)

Si premette che il porto di Napoli, quale nodo trasportistico di rilevanza nazionale, è interessato da imponenti flussi di passeggeri che in via semplificativa possono essere diversificati in base alla destinazione/provenienza, tipologia di vettore marittimo utilizzato e modalità di trasporto da/per il porto. In particolare, l'area molo Angioino/calata Beverello è interessata dalle linee di trasporto con unità veloci (Beverello) e scalo delle navi da crociera (Angioino), che scelgono Napoli quale scalo o come home port. I connessi flussi sono quindi composti da passeggeri del settore crocieristico in transito e da passeggeri del settore unità veloci in arrivo/partenza da/per le isole del Golfo/Costiera. I passeggeri delle navi da crociera in imbarco/sbarco per inizio/fine crociera sono equiparati ai passeggeri del settore isole del Golfo/Costiera, in quanto presentano le identiche esigenze trasportistiche.

Il servizio taxi viene espletato in ambiti spazialmente differenziati ed è rivolto ad ambedue i flussi, che presentano caratteristiche diverse:

- 1) l'utenza crocieristica in transito ("utenza Crociere"), che tipicamente sbarca dalla nave, richiede un servizio di trasporto verso i principali siti turistici interesse della città e della provincia, e rientra al porto per la ripartenza nave.
- 2) l'utenza che giunge al porto da ambiti esterni (isole/costiera/città o altri nodi quali aeroporto o stazione) per imbarcarsi/sbarcare sulle unità veloci, che tipicamente richiede un servizio di trasporto da/per il porto ("utenza Beverello").

Risulta evidente che per innalzare i livelli di security e di controllo di un flusso passeggeri di tali dimensioni sia indispensabile incanalare in percorsi e verso aree ben delimitate il trasporto pubblico non di linea rappresentato dal servizio taxi, automatizzando ed informatizzando l'intero processo di prelievo di entrambe le utenze ("Crociere" e "Beverello"). **L'obiettivo è quindi duplice: evitare forme di aggregazione incontrollata ed assembramenti difficilmente gestibili; delimitare le aree di prelievo dei passeggeri per fornire alle forze dell'ordine uno strumento di intervento utile a sanzionare ed inibire le attuali diffuse forme di abusivismo che si attivano parallelamente ai servizi regolari. Questo soprattutto a garanzia e tutela degli utenti che potranno in questo modo affidarsi ad operatori muniti di regolare licenza e sottoposti a rigidi regolamenti d'esercizio.**

Il nuovo sistema dovrà essere configurato secondo il seguente schema:

- Area di accumulo taxi, nella quale dovranno posizionarsi esclusivamente i taxi in turno (turnistica

elaborata dal Comune di Napoli). L'area dovrà essere dotata di due gate di ingresso, differenziati a seconda del servizio che il tassista intenda effettuare, quindi vi sarà un gate ingresso per taxi destinati all'utenza Beverello e un gate ingresso per taxi destinati all'utenza crociere. Vi saranno inoltre due gate di uscita, uno in servizio e un altro senza servizio. Il passaggio del taxi attraverso uno dei due gate di ingresso abiliterà lo stesso al raggiungimento di una sola delle due corsie di prelievo, poste a valle del parcheggio di accumulo, di cui una a servizio dell'utenza Beverello e l'altra a servizio dell'utenza crociere. L'uscita dall'area di accumulo per dirigersi alle corsie di prelievo avverrà secondo l'ordine FIFO (First In First Out) diversificato per le due tipologie di utenza e comporterà il pagamento del pedaggio secondo la tariffa prevista. Le informazioni relative all'avanzamento della coda ed all'uscita verso le corsie di prelievo dovranno essere riportate su display, posto all'interno dell'area di accumulo. E' previsto inoltre il gate di uscita senza servizio per il taxi che, non volendo effettuare prelievo cliente, voglia allontanarsi dall'area di accumulo. In questo caso il sistema registrerà l'uscita senza servizio e disabiliterà la possibilità di accedere alle corsie di prelievo, senza addebito del pedaggio.

- Corsie di prelievo: il sistema rileverà il numero di taxi presente in ciascuna corsia e provvederà a chiamare dall'area di accumulo, mediante display, il taxi preassegnato a quella specifica corsia. I gate di ingresso alle corsie di prelievo consentiranno l'accesso ai soli taxi preassegnati, mentre i gate di uscita registreranno la movimentazione in maniera tale da inviare al display la richiesta per il successivo taxi.

Oggetto dell'appalto saranno pertanto:

1. la fornitura, la posa in opera e la messa in esercizio di tutte le apparecchiature elettroniche e meccaniche per automatizzare l'area di accumulo e le corsie di prelievo, così come sopra descritto
2. la fornitura in modalità SaaS (Software as a Service), la configurazione e l'eventuale customizzazione di una piattaforma software che:
 - sia indipendente dal produttore degli apparecchi elettronici, ossia che non abbia lockin su uno o più specifici produttori
 - sia in grado di gestire le apparecchiature elettroniche indicate al punto che precede affinché queste funzionino secondo le modalità operative più avanti descritte
 - sia in grado di integrare i sistemi in esercizio presso la stazione appaltante

Le attività previste per la posa in opera e la messa in esercizio comprendono:

- redigere i progetti per tutti i lavori necessari
- predisporre la documentazione necessaria ad avere tutte le certificazioni di legge
- eseguire tutte le opere civili necessarie per il cablaggio e l'installazione del nuovo hardware del sistema di controllo accessi
- personalizzare, installare e configurare il software di controllo accessi
- erogare la formazione al personale addetto alla gestione
- collaudare il sistema

Le principali caratteristiche tecniche del sistema dovranno essere le seguenti:

- Elevata affidabilità dell'impianto in modo da assicurarne il funzionamento 365 giorni all'anno, 24 ore su 24 al giorno.

L'architettura hardware e software dovrà essere quindi progettata a livelli e dovrà essere tale da assicurare la continuità del servizio (eventualmente con funzionalità "ridotte") anche a fronte del guasto di singoli componenti; tutte le funzionalità (vedi, in particolare, memorizzazione dei dati relativi agli accessi) dovranno essere gestite a livello periferico, in modo tale da permettere di operare anche in caso di malfunzionamenti delle infrastrutture di collegamento e/o dei server "centrali".

- Facilità di manutenzione dell'hardware.
- Possibilità di trasferire e riconfigurare l'hardware a fronte di eventuali modifiche del layout fisico.
- Modularità e flessibilità del software (che dovrà consentire future implementazioni) con interfacce "aperte".
- Il grado di flessibilità dovrà essere estremamente elevato per fare fronte a tutte le casistiche attuali e future di utilizzo delle aree taxi e delle tariffe ad esse applicate.

L'acquisizione verrà realizzata attraverso una procedura a evidenza pubblica costruita dall'Area Tecnica, dall'Ufficio Security e dall'Area Gare e Contratti del Gruppo di lavoro che ne curerà i vari passaggi fino alla contrattualizzazione del fornitore.

Attività 3: Comunicazione e disseminazione

Comprende tutte le azioni di comunicazione e disseminazione che contribuiranno a migliorare la percezione dei livelli di legalità e sicurezza del territorio da parte degli operatori privati, nonché ad informare i cittadini dell'intervento sul territorio, con esplicito riferimento alla natura del finanziamento a valere sul PON legalità 2014/2020.

Attività 4: Assistenza tecnica

Include il servizio di supporto tecnico-amministrativo e finanziario e sarà destinata a fornire supporto specialistico al personale interno dell'AdSP nelle procedure di monitoraggio delle attività e delle spese (gestione cronoprogramma, aggiornamento dei dati finanziari e fisici relativi a ciascuna operazione finanziata, gestione del c/c dedicato, reportistica, ecc...) nonché di supporto al controllo interno e di affiancamento a tutti i livelli di controllo eventualmente previsti (da parte dell'Ufficio di controllo di primo livello, dell'Autorità di Audit, della Corte dei Conti, degli Auditor della DG Regio nonché della Corte dei Conti europea).

Attività 5: Verifica di conformità

Come stabilito dall'articolo 102, comma 2 del d.lgs. 50/2016: "I contratti pubblici sono soggetti a **collaudo per i lavori** e a verifica di conformità per i servizi e le forniture, per certificare che l'oggetto del contratto in termini di prestazioni, obiettivi e caratteristiche tecniche, economiche e qualitative sia stato realizzato ed eseguito nel rispetto delle previsioni e delle pattuizioni contrattuali"

Con tale attività L'AdSP, attestata l'assenza di soggetti in possesso dei necessari requisiti, ovvero la difficoltà a ricorrere a dipendenti di amministrazioni aggiudicatrici con competenze specifiche in materia, intende affidare l'incarico di collaudatore ovvero di presidente o componente della commissione collaudatrice a soggetti esterni scelti secondo le procedure e con le modalità previste per l'affidamento dei servizi.



3.3 Altre fonti di finanziamento ed esperienze pregresse

Compilare la sezione sottostante considerando eventuali istanze per altre fonti di finanziamento, esperienze pregresse nell'ambito di progetti simili e eventuali attività già realizzate e/o completate prima della presentazione della proposta progettuale.

È stata avanzata analoga richiesta di finanziamento anche nell'ambito di altri fondi/programmi/iniziative?

Sì

No

In caso di risposta affermativa:

1. Vi è stato rigetto dell'istanza? Sì No

In caso positivo allegare la nota di rigetto.

2. Vi è stata rinuncia al finanziamento? Sì No

In caso positivo allegare la nota di rinuncia.

3. Si è ancora in attesa dell'esito dell'istanza? Sì No

In caso positivo, al fine di evitare sovrapposizioni con altre fonti di finanziamento, la proposta potrà essere considerata ammissibile solo allorché il proponente possa esibire nota di rigetto o di rinuncia.

Si sono già avute esperienze pregresse positive nell'ambito di progetti simili, anche non connessi al PON Sicurezza? (in caso positivo breve descrizione delle esperienze in termini di fonti, programmi, iniziative, durata, etc.)

Le attività descritte nella sezione 3.2 sono state già realizzate e/o completate con altre fonti di finanziamento, prima della trasmissione della presente proposta progettuale?

Sì No

3.4 Tempistica della realizzazione

Riportare nella tabella l'indicazione della tempistica di realizzazione di tutte le attività progettuali descritte nella sezione 3.2 con un adeguato livello di dettaglio.

Attività previste	Anno 2018				Anno 2019				Anno 2020			
	Trimestre				Trimestre				Trimestre			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Attività 1 Potenziamento tecnologico del sistema di sicurezza portuale												
Attività 2 Gestione automatizzata del servizio taxi all'interno dell'area crocieristica del Porto di Napoli												
Attività 3 Comunicazione e disseminazione												
Attività 4 Assistenza tecnica												
Attività 5 Verifica di conformità												

N.B. Il Piano di Rafforzamento Amministrativo del PON Legalità 2014/2020 prevede il ritiro automatico del finanziamento ai beneficiari che accumuleranno ritardi sull'attuazione del progetto pari al 30% della tempistica prevista dal cronogramma delle attività, a meno che il ritardo non sia attribuibile a circostanze eccezionali da documentarsi o da cause non dipendenti dall'amministrazione beneficiaria.

3.4.1 Descrizione dell'iter amministrativo

Indicare gli adempimenti amministrativi da espletare per l'avvio e la realizzazione delle attività progettuali (es. conferenza di servizi, varianti agli strumenti urbanistici, procedure di affidamento, ...).

1) PARERI

(solo FESR)

La realizzazione del progetto richiede il rilascio di autorizzazioni, concessioni, pareri, ecc.?

Sì

No

In caso di risposta positiva compilare la tabella, indicando le informazioni richieste:

Parere richiesto	Ente preposto al rilascio	Tempistica stimata per il rilascio*
Permesso	Comune di Salerno	90 gg
Parere N		

*Le tempistiche devono essere attendibili

2) PROCEDURE DI AFFIDAMENTO

Compilare la tabella, prestando attenzione alla corrispondenza con le informazioni riportate nelle sezioni 3.4 (tempistica di realizzazione), 4.1 (budget delle attività) e 4.2 (cronoprogramma di spesa):

Attività progettuale	Tipologia di procedura da attivare (Es.: Aperta/Ristretta/Competitiva con negoziazione/Negoziata senza bando/Dialogo competitivo/Partenariato per l'innovazione/Altro**)	Oggetto dell'affidamento	Importo a base d'asta
Attività 1: Potenziamento tecnologico del sistema di sicurezza portuale			
1.1.1 Ripristino stato di efficienza e di integrità dei materiali e delle apparecchiature costituenti gli impianti/sistemi del sistema tecnologico di sicurezza portuale	Altro** (Convenzione Consip Sistemi di videosorveglianza e servizi connessi – Lotto3)	Servizi e forniture	632.341,05
1.1.2 Ampliamento della rete di comunicazione in fibra per un'estensione di circa 400 metri da punto di concentrazione ADI-4 verso torre piloti su molo Vittorio Emanuele ed installazione telecamera termica per controllo specchio acqueo prospiciente.	Procedura ex art.36 c.2 lett. b) del D.Lgs. 50/2016	Lavori	80.000,00

<p>1.1.3</p> <p>Servizio di supporto alla progettazione di servizi e forniture ex art. 23 c. 13 e 14 del D. Lgs. 50/2016</p>	<p>Procedura ex art. 36 c. 2 lett. a) del D. Lgs. 50/2016</p>	<p>Servizio di supporto alla progettazione di servizi e forniture</p>	<p>40.000 ,00</p>
<p>1.1.4</p> <p>FPO del nuovo sistema di sicurezza portuale. Si prevede l'installazione di n.250 telecamere fisse ad alta risoluzione, n. 50 telecamere speed dome, n.10 telecamere PTZ, n.3 telecamere termiche, n.35 telecamere tvcc di lettura targhe ai varchi e ai check point, centrale operativa composta di: n.6 Monitor LCD, n.3 Workstation Professionali, un rack con almeno 6 NVR con minimo 6 Tb ciascuno, sistemi ridondanti, Switch, UPS e dotazione Impiantistica chiavi in mano del locale predisposto. Inclusa la fornitura della piattaforma sw con relative licenze per control room e centri di controllo. Da definire in base alle esigenze la fornitura di gate rfid, barriere automatizzate, sistemi radar, telec. infrarossi e telecamere per il riconoscimento delle merci pericolose.</p>	<p>Procedura aperta art. 60 del D.Lgs. 50/2016, con offerta economicamente più vantaggiosa ex art. 97, c. 3 del D. Lgs. 50/2016</p>	<p>Fornitura e posa in opera</p>	<p>4.000.000 ,00</p>
<p>1.2.1</p> <p>Fornitura con installazione delle infrastrutture di security da realizzare nel porto commerciale di Salerno (come da specifiche progetto esecutivo)</p>	<p>Procedura ristretta ai sensi dell'art. 55 del D.lgs. 163/2006</p>	<p>Progettazione esecutiva e fornitura con installazione</p>	<p>3.309.631,08</p>
<p>1.3.1</p> <p>Servizio di supporto alla progettazione di servizi e forniture ex art. 23 c. 13 e 14 del D. Lgs. 50/2016</p>	<p>Procedura ex art. 36 c. 2 lett. a) del D. Lgs. 50/2016</p>	<p>Servizio di supporto alla progettazione di servizi e forniture</p>	<p>20.000,00</p>
<p>1.3.2</p> <p>FPO del sistema di sicurezza portuale. Si prevede l'installazione di n.50 telecamere IP con funzione di lettura targa, ottica motorizzata, sensore CMOS, 50 FPS, supporto micro sd 128 GB, alimentazione in POE(802.3af), protezione da esterno IP67 compresa staffa e cassetta per installazione su palo muro. Armadi sia da palo che stradale in lamiera pressopiegata e saldata, dotati di quadro elettrico di alimentazione, switch industriali, scavi cavedi necessari all'infilaggio dei cavi di connessione delle telecamere fino agli apparati di</p>	<p>Procedura aperta art. 60 del D.Lgs. 50/2016, con offerta economicamente più vantaggiosa ex art. 97, c. 3 del D. Lgs. 50/2016</p>	<p>Fornitura e posa in opera</p>	<p>1.000.000,00</p>

<p>rete negli armadi stradali/da palo. Sono comprese le apparecchiature hardware e software per la realizzazione di un locale tecnico da adibire a centro operativo locale compreso NVR con minimo 6 Tb, workstation, cassetto ottico, Switch, UPS e dotazione Impiantistica chiavi in mano del locale predisposto. Inclusa la fornitura della piattaforma sw con relative licenze. Compresa la fornitura di gate rfid e barriere automatizzate per l'attivazione di un varco veicolare ingresso/uscita dal porto.</p>			
<p>Attività 2: Gestione automatizzata e informatizzata del servizio taxi all'interno dell'area crocieristica del porto di Napoli</p>			
<p>Fornitura e installazione degli elementi di varco (4 varchi di cui due in ingresso e due in uscita dall'area di accumulo, 1 varco di ingresso ed 1 di uscita per le due aree di prelievo) comprensiva di: Colonnina in acciaio inox con postazione ad altezza autovettura con n.1 citofono full-duplex con pulsante di chiamata antimanomissione, n.1 Lettore RFID a tecnologia passiva (tipo UHF/HID/MiFare) per badge; modulo di integrazione con semaforo di corsia ; modulo di generazione dei segnali di trigger per l'abilitazione del sistema di riconoscimento targhe e della telecamera di acquisizione immagini; Sbarra di accesso automatizzata con fermo pista fotocellula di sicurezza, damper interno di blocco del movimento per protezione dagli infortuni; Telecamera ip ANPR per lettura targa con OCR on board, documentazione dei transiti mediante invio a server FTP dell'immagine in bianco e nero della targa, funzioni intelligenti, ONVIF PoE+ ITC237-PU1A-IRHL; Unità di controllo locale (PLC). Accessori complementari che devono essere compresi nella fornitura: segnaletica verticale comprensiva di pannelli indicatori e di pali, semafori a due lanterne luminose (rosso/verde). La sbarra deve essere corredata di cicalino sonoro di segnalazione del movimento; materiale elettrico</p>	<p>Procedura aperta art. 60 del D.Lgs. 50/2016, con offerta economicamente più vantaggiosa ex art. 97, c. 3 del D. Lgs. 50/2016</p>	<p>Fornitura e posa in opera</p>	<p>300.000,00</p>

e opere accessorie per gli allacci degli elementi di varco, switch, ups, sistema ridondanti, armadi stradali, compresi gli oneri della certificazione di conformità dell'impianto installato; FW embedded centralina di controllo gate e pilotaggio web: white list, triggeraggio SW delle barriere; pannello a messaggio variabile per segnalare la disponibilità delle corsie di prelievo; Moduli sw incluse licenze per la gestione centralizzata tramite infrastrutture in cloud del sistema; gestione progetto, progettazione, collaudo e formazione.			
Attività 3: Comunicazione e disseminazione			
Eventi di sensibilizzazione e materiale promozionale	**Altro (MEPA)	Servizi e Forniture	20.000 ,00
Attività 4: Assistenza tecnica			
Spese di consulenza strategica e assistenza tecnica nella gestione dei progetti	Procedura ex art.36 c.2 lett. b del D.lgs. 50/2016 con consultazione di almeno cinque operatori economici	Servizi	150.000,00
Attività 5: Verifica di conformità			
Verifica di conformità ex art. 102 del D. Lgs. 50/2016	Procedura ex art.36 c.2 lett. b del D.lgs. 50/2016 con consultazione di almeno cinque operatori economici	Servizi	35.000,00

**Se "altro" specificare (es. Convenzione CONSIP, ricorso al Mercato Elettronico della PA, Accordi Quadro, ecc.):

N.B: Nel quadro del PON Legalità non si potrà far ricorso:

- a procedure segretate o che esigono particolari misure di sicurezza ai sensi degli articoli 15 e 16, paragrafi 2 a 4 della direttiva 2014/24/U;
- a procedure negoziate senza bando ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 2, lettera b) della direttiva 2014/24/UE;
- a procedure negoziate senza bando ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 3, lettera b) della direttiva 2014/24/UE.

Per eventuali forniture complementari secondo modalità e criteri indicati nel bando di gara dell'appalto originario, si farà invece riferimento alle disposizioni contenute nell'articolo 33 della direttiva 2014/24/UE, che disciplinano le modalità e i termini per la conclusione di accordi quadro.

Motivazione per il ricorso alla procedura negoziata (diversa da quelle di cui agli art. 32 della direttiva 2014/24/UE)	Non applicabile
---	-----------------

3.5 Descrizione dei risultati attesi

Descrivere i risultati che si prevede di ottenere tramite le attività progettuali proposte. È opportuno individuare risultati che siano coerenti con le attività previste e rilevanti rispetto agli obiettivi del PON Legalità, con riferimento agli indicatori di realizzazione fisica e di risultato indicati nella sezione successiva

La nuova frontiera della sicurezza nazionale, sulla scorta della nuova nozione di “sicurezza” già presente nei documenti elaborati in sede di organizzazioni internazionali, viene individuata nella linea di tutela dell’ecosistema. A livello internazionale (ONU, OCSE, UE) infatti, da diversi anni, l’uso di indicatori di sostenibilità come strumenti per il monitoraggio dei progressi verso lo sviluppo sostenibile si va affermando sempre più, ed è in base a questi indicatori che viene valutata la performance delle politiche. Il nuovo concetto di “Sicurezza”, allora, impone che la comunità sia salvaguardata non solo dal pericolo di danni arrecati da comportamenti dolosi o colposi, che superino il limite accettabile di rischio, ma anche che essa sia protetta dal più grave e più pressante pericolo dell’irreversibile collasso provocato da atti illeciti per uno sviluppo ed una crescita economica non contenuti nei confini della sostenibilità. Security, Safety e sviluppo sostenibile costituiscono dunque le dimensioni che acquisisce oggi, la nozione sicurezza nel linguaggio comune e tecnico.

Sulla base di tali premesse il progetto sottoposto a candidatura mira ad innalzare il livelli di legalità e di “sostenibilità” dei tre sistemi portuali di Napoli, Salerno e Castellammare, accorpati a seguito del Dlgs. 169/2016 in Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. Tre realtà in forte crescita sia territoriale che economica cui si legano inevitabilmente fattori di rischio molto elevati in termini di Terrorismo, criminalità organizzata e immigrazione clandestina che mettono in crisi gli attuali modelli di gestione degli interventi e sollecitano innovazione ed adeguamenti tali da consentire una completa integrazione tra le strutture adibite agli interventi emergenziali (Autorità portuale, Capitaneria di Porto, forze di polizia). L’obiettivo è quindi quello di creare un nuovo modello di sicurezza portuale che consenta di sviluppare un “Expert System” con logiche di Sicurezza Integrata Avanzata, in grado di proporre agli operatori di Centrale le procedure operative e le decisioni da prendere a fronte di eventi complessi.

3.5.1 Indicatori

Completare la tabella utilizzando gli indicatori già previsti dal PON Legalità e/o indicarne ulteriori ritenuti significativi.

INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA/OUPUT	Unità di misura	Valore attuale	Valore atteso al 2020
Indicatori previsti dal PON Aree strategiche per lo sviluppo economico presidiate	Numero	1	3*
Ulteriori indicatori			

* il valore attuale si riferisce alla sola realtà del porto di Napoli su cui è preesistente un sistema di videosorveglianza e di sicurezza portuale. Tale sistema tuttavia necessita di una riattivazione e di un potenziamento tecnologico finalizzato a creare un modello di gestione delle emergenze integrato con gli altri operatori di competenza che agiscono nell’ambito del territorio portuale e comunale di Napoli. Il perimetro di controllo verrà inoltre ampliato agli altri due ambiti accorpati nell’autorità di sistema portuale del mar tirreno centrale: il porto di Castellammare di Stabia ed il porto di Salerno per cui si prevede rispettivamente la realizzazione ex novo e l’ultimazione delle intere infrastrutture di security che saranno coordinate insieme con il porto di Napoli dall’ufficio security dell’AdSP del Mar Tirreno centrale.

INDICATORI DI RISULTATO	Unità di misura	Valore attuale	Valore atteso al 2020
Indicatori previsti dal PON Sicurezza percepita da parte degli operatori economici nelle aree oggetto dell'intervento	Percentuale	74,60	77,10
Ulteriori indicatori			

3.6 Sinergie con altri programmi/interventi (solo FESR)

Nel caso in cui il progetto presentato per il finanziamento nell'ambito del PON Legalità faccia parte di un sistema di interventi più ampio, descrivere la sinergia/collegamento funzionale con lo stesso e le altre fonti di finanziamento interessate (es. POR, FSC, ecc.).

Non applicabile

3.7 Rilevanza rispetto alle priorità orizzontali dell'Unione Europea

La rilevanza dell'intervento rispetto alle priorità orizzontali dell'Unione Europea costituisce un criterio di premialità in sede di valutazione. Se applicabile, indicare la specifica priorità orizzontale soddisfatta (disponibili anche più opzioni) e descrivere per quali motivi.

L'intervento è rilevante rispetto a quale/i delle seguenti priorità?

- Innovazione sociale
- Qualità della vita
- Disabilità
- Sviluppo sostenibile
- Non discriminazione
- Parità tra uomini e donne
- Non applicabile

In caso positivo, per quali motivi l'intervento è rilevante al soddisfacimento di una o più delle priorità orizzontali selezionate?

L'intervento proposto consentirà il raggiungimento di più obiettivi specifici. L'innalzamento del livello di legalità che avverrà tramite un potenziamento tecnologico dei sistemi di rilevazione e controllo garantirà una maggiore e più immediata sinergia tra i diversi enti competenti nella gestione delle emergenze in ambito portuale. Tale risultato consentirà di migliorare la percezione dei livelli di sicurezza all'interno del porto, accompagnando in maniera sostenibile il processo di crescita economica, sia in termini di traffico merci che di flusso passeggeri, fronteggiato dagli scali di Napoli e Salerno. Il tutto contribuirà in maniera significativa allo sviluppo dei processi di riqualificazione urbana e territoriale delle aree limitrofe ai contesti portuali limitando con forza l'azione e la presenza della criminalità organizzata.

4 Quadro finanziario

4.1 Budget dettagliato delle attività proposte

Completare la tabella indicando per ogni attività le tipologie di spesa previste ed i relativi importi. Le informazioni riportate devono corrispondere agli elementi indicati nelle sezioni 3.2 (descrizione delle attività progettuali proposte) 3.4 (tempistica di realizzazione), 3.4.1 (iter amministrativo) e 4.2 (cronoprogramma di spesa).

Attività 1 Porto di Napoli	Tipologia di spesa	Importo (€)
Potenziamento tecnologico del sistema di sicurezza portuale	(1.1.1) Ripristino stato di efficienza e di integrità dei materiali e delle apparecchiature costituenti gli impianti/sistemi del sistema tecnologico di sicurezza portuale	632.341,05
	(1.1.2) Ampliamento della rete di comunicazione in fibra per un'estensione di circa 400 metri da punto di concentrazione ADI-4 verso torre piloti su molo Vittorio Emanuele.	80.000,00
	(1.1.3) Servizi di supporto alla progettazione di servizi e forniture	40.000,00
	(1.1.4.) FPO del nuovo sistema di sicurezza portuale. Si prevede l'installazione di n.250 telecamere fisse ad alta risoluzione, n. 50 telecamere speed dome, n.10 telecamere PTZ, n.3 telecamere termiche, n.35 telecamere tvcc di lettura targhe ai varchi e ai check point, centrale operativa composta di: n.6 Monitor LCD, n.3 Workstation Professionali, un rack con almeno 6 NVR con minimo 6 Tb ciascuno, sistemi ridondanti, Switch, UPS e dotazione Impiantistica chiavi in mano del locale predisposto. Inclusa la fornitura della piattaforma sw con relative licenze per control room e centri di controllo. Da definire in base alle esigenze la fornitura di gate rfid, barriere automatizzate, sistemi radar, telec. infrarossi e telecamere per il riconoscimento delle merci pericolose	4.000.000,00
	Incentivi al personale interno	40.000,00
	Contributo ANAC	600,00
	Totale	4.792.941,05
Attività 1 Porto di Salerno	Tipologia di spesa	Importo (€)
Potenziamento tecnologico del sistema di sicurezza portuale	(1.2.1) Fornitura con installazione delle infrastrutture di security da realizzare nel porto commerciale di Salerno (come da specifiche progetto esecutivo)	3.309.631,08
	Totale	
		3.309.631,08
Attività 1 Porto di Castellammare	Tipologia di spesa	Importo (€)

	(1.3.1) Servizio di supporto alla progettazione di servizi e forniture	20.000,00
	(1.3.2) FPO del sistema di sicurezza portuale. Si prevede l'installazione di n.50 telecamere IP con funzione di lettura targa, ottica motorizzata, sensore CMOS, 50 FPS, supporto micro sd 128 GB, alimentazione in POE(802.3af), protezione da esterno IP67 compresa staffa e cassetta per installazione su palo muro. Armadi sia da palo che stradale in lamiera pressopiegata e sladata, dotati di quadro elettrico di alimentazione, switch industriali, scavi cavedi necessari all'infilaggio dei cavi di connessione delle telecamere fino agli apparati di rete negli armadi stradali/da palo. Sono comprese le apparecchiature hardware e software per la realizzazione di un locale tecnico da adibire a centro operativo locale compreso NVR con minimo 6 Tb, workstation, cassetto ottico, Switch, UPS e dotazione impiantistica chiavi in mano del locale predisposto. Inclusa la fornitura della piattaforma sw con relative licenze. Compresa la fornitura di un fornitura di gate rfid e barriere automatizzate per l'attivazione di un varco veicolare ingresso/uscita dal porto.	1.000.000,00
	Incentivi al personale interno	20.000,00
	Contributo ANAC	600,00
		Totale
		1.040.600,00
TOTALE ATTIVITA' 1		9.143.172,13
Attività 2	Tipologia di spesa	Importo (€)
Gestione automatizzata e informatizzata del servizio taxi all'interno dell'area crocieristica del porto di Napoli	Fornitura e installazione degli elementi di varco (4 varchi di cui due in ingresso e due in uscita dall'area di accumulo, 1 varco di ingresso ed 1 di uscita per le due aree di prelievo) comprensiva di: Colonnina in acciaio inox con postazione ad altezza autovettura con n.1 citofono full-duplex con pulsante di chiamata antimanomissione, n.1 Lettore RFID a tecnologia passiva (tipo UHF/HID/MiFare) per badge; modulo di integrazione con semaforo di corsia ; modulo di generazione dei segnali di trigger per l'abilitazione del sistema di riconoscimento targhe e della telecamera di acquisizione immagini; Sbarra di accesso automatizzata con fermo pista fotocellula di sicurezza, damper interno di blocco del movimento per protezione dagli infortuni; Telecamera ip ANPR per lettura targa con OCR on board, documentazione dei transiti mediante invio a server FTP dell'immagine in bianco e nero della targa, funzioni intelligenti, ONVIF PoE+ ITC237-PU1A-IRHL; Unità di controllo locale (PLC). Accessori complementari che devono essere compresi nella fornitura: segnaletica verticale comprensiva di pannelli indicatori e di pali, semafori a due lanterne luminose (rosso/verde). La sbarra deve essere corredata di cicalino sonoro di segnalazione del	300.000,00



	movimento; materiale elettrico e opere accessorie per gli allacci degli elementi di varco, switch, ups, sistema ridondanti, armadi stradali, compresi gli oneri della certificazione di conformità dell'impianto installato; FW embedded centralina di controllo gate e pilotaggio web: white list, triggeraggio SW delle barriere; pannello a messaggio variabile per segnalare la disponibilità delle corsie di prelievo; Moduli sw incluse licenze per la gestione centralizzata tramite infrastruttura in cloud del sistema; gestione progetto, progettazione, collaudo e formazione.	
	Incentivi al personale interno	5.000,00
	Contributo ANAC	225,00
		Totale
		305.225,00
Attività 3	Tipologia di spesa	Importo (€)
Comunicazione e disseminazione	Materiale Promozionale	6.000
	n. 3 eventi di sensibilizzazione	14.000
		Totale
		20.000,00
Attività 4	Tipologia di spesa	Importo (€)
Assistenza tecnica	Spese di consulenza strategica e assistenza tecnica nella gestione del progetto	150.000,00
		Totale
		150.000,00
Attività 5	Tipologia di spesa	Importo (€)
Verifica di conformità ex art 102 D.Lgs. 50/2016	Verifica di conformità per certificare che l'oggetto del contratto in termini di prestazioni, obiettivi e caratteristiche tecniche, economiche e qualitative sia stato realizzato ed eseguito nel rispetto delle previsioni e delle pattuizioni contrattuali	35.000,00
		Totale
		35.000,00
Totale costo progetto comprensivo d'IVA		€9.653.397,13

4.2 Cronogramma di spesa

Completare la tabella indicando gli importi di spesa previsti trimestralmente per ciascuna attività, laddove la proposta progettuale abbia durata di almeno 18 mesi. Le informazioni riportate in merito alle attività devono corrispondere agli elementi indicati nelle sezioni 3.4 (tempistica di realizzazione), 3.4.1 (iter amministrativo) e 4.1 (budget delle attività proposte).

Attività previste	Anno 2018				Anno 2019				Anno 2020			
	Trimestre				Trimestre				Trimestre			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Attività 1 - Potenziamento tecnologico del sistema di sicurezza portuale	€	€	€	€165.390	€434.954	€621.421	€2.661.550	€2.661.550	€1.739.705	€858.602	€	€
Attività 2 - Gestione automatizzata e informatizzata del servizio taxi all'interno dell'area crocieristica del porto di Napoli	€	€	€	€61.045	€61.045	€61.045	€61.045	€61.045	€	€	€	€
Attività 3 - Comunicazione e disseminazione	€	€	€	€	€	€4.000	€4.000	€4.000	€4.000	€4.000	€	€
Attività 4 - Assistenza tecnica	€	€	€	€21.429	€21.429	€21.429	€21.429	€21.429	€21.429	€21.429	€	€
Attività 5 -Verifica di conformità	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€17.500	€17.500



4.3 Sostenibilità¹ (solo FESR)

Indicare la previsione dei costi relativi alla sostenibilità dell'intervento per almeno i cinque anni successivi in seguito alla conclusione del progetto individuando le fonti di finanziamento (nazionali, regionali, locali, altro) a cui si farà riferimento.

Ogni bene hw – sw - fisico, anche di natura accessoria, oggetto di fornitura dovrà essere coperto da un servizio di assistenza tecnica che garantisca supporto continuo nella operatività del sistema, secondo quanto stabilito dalla normativa vigente. Le attività legate alla manutenzione ordinaria e preventiva verranno invece svolte da apposite ditte selezionate dall'ente per coprire il periodo minimo di 5 anni a partire dall'ultimazione delle attività di collaudo. In particolare, si provvederà a mantenere i singoli beni e l'intero sistema in buone condizioni di esercizio, attraverso una manutenzione preventiva e correttiva regolare (pulizia delle telecamere a qualsiasi altezza, interventi di ripristino malfunzionamenti elettrici che compromettano l'utilizzo della rete e dei terminali, malfunzionamento degli impianti di refrigerazione della sala server e dei nodi di concentrazione, etc.). Si stima che la manutenzione e gestione a regime delle nuove implementazioni generi un impegno pari a circa euro 50.000,00 annui.

Si allega atto di attestazione di impegno di spesa a sostenere le attività di manutenzione ordinaria dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale.

¹ Requisito previsto dal Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, art. 71 sulla stabilità delle operazioni.

5 Gestione del progetto

5.1 Gruppo di lavoro

Rappresentare le modalità di gestione del progetto e le modalità di organizzazione del gruppo di lavoro assegnato al progetto (organigramma). Descrivere le funzioni assegnate a ciascuna unità.

Gruppo di lavoro interno:

Al fine di garantire il corretto espletamento delle attività previste in progetto è necessaria la combinazione di più competenze rinvenibili in diversi uffici dell'Ente. A tal fine è stato costituito un gruppo di lavoro interno formato dalle seguenti figure:

- **Responsabile di Progetto: Ing. Francesco Messineo, Segretario Generale**, con il compito di coordinare il gruppo di lavoro, pianificare le attività e monitorare il loro avanzamento;
- **Responsabile Area tecnica: Ing. Silvio Memoli; Ing. Gianluigi Lalicata**, con il compito di progettare l'intervento dal punto di vista tecnologico, definire le specifiche per le acquisizioni all'ufficio gare e contratti, relazionarsi con il fornitore, coordinare e monitorare l'avanzamento dei lavori.
- **Responsabile Area sistemi informativi: Ing. Salvatore Catello**, con il compito di supportare i fornitori, nell'ambito delle proprie competenze, nelle attività complementari all'installazione dei sistemi oggetto d'intervento;
- **Responsabile Area Security: Sig. Francesco Zefilippo**, con il compito di supportare le attività di progettazione dell'intervento, evidenziando i fabbisogni e le criticità attuali nell'ambito dei modelli operativi di security utilizzati nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare;
- **Responsabile Area Comunicazione: dott.ssa Emilia Leonetti; dott.ssa Barbara Casolla**, con il compito di progettare l'attività di comunicazione del progetto, e l'organizzazione degli eventi di sensibilizzazione;
- **Responsabile Area Rendicontazione e Monitoraggio: dott. Elio Spagnolo**, con il compito di verificare e predisporre le domande di rimborso da inviare all'Autorità di gestione secondo le procedure previste dal Sistema di Gestione e controllo. Ha, inoltre, la funzione di predisporre (raccolgendo i dati dai responsabili delle altre Aree) e inviare, dopo la validazione del responsabile di progetto, le schede di monitoraggio, anche in questo caso secondo quanto previsto dal Sistema di gestione e controllo del PON;

Assistenza tecnica

Al gruppo di lavoro interno verrà affiancato un gruppo di assistenza tecnica che fornirà supporto sulle attività di pilotaggio strategico, pianificazione di dettaglio delle attività, definizione e monitoraggio del cronogramma di progetto e cronogramma con previsioni di rendicontazione, predisposizione degli atti per il procurement, verifica preventiva delle spese da rendicontare, monitoraggio, supporto ai controlli di ogni livello, gestione generale di progetto – si pone a supporto del gruppo di lavoro, i cui componenti sono stati indicati come referenti dell'amministrazione per le varie funzioni di progetto, ma la cui pianificazione operativa sulle attività non è full time. Per questo motivo la struttura di assistenza tecnica consentirà, sotto la supervisione e la responsabilità dell'Amministrazione, lo svolgimento operativo delle attività.

Per quanto riguarda le attività inerenti la progettazione degli interventi verranno selezionate due figure

esterne, una esperta in materia di ingegneria civile ed una in ingegneria informatica.
Per quanto riguarda le attività di verifica della conformità degli interventi verranno selezionate due figure esterne, una esperta in materia di ingegneria civile ed una in ingegneria informatica.

L'affidamento di incarichi a soggetti esterni sarà effettuato nel rispetto della normativa comunitaria, nazionale o regionale vigente.

Compilare la tabella, prestando attenzione alla corrispondenza con le informazioni riportate nella sezione 5.1:

Nome e cognome unità	Qualifica	Funzioni attribuite	Titolo di studio ed eventuali titoli aggiuntivi	Esperienza maturata nell'ambito della funzione
Francesco Messineo	Segretario Generale AdSP MTC	Responsabile di progetto	Laurea	17
Silvio Memoli	Funzionario ingegnere Ufficio Area Tecnica	Area tecnica	Laurea	3
Gianluigi Lalicata	Funzionario ingegnere Ufficio Area Tecnica	Area tecnica		15
Salvatore Catello	Quadro A Ufficio Servizi informativi	Area Servizi informativi	Laurea	15
Francesco Zefilippo	Funzionario Ufficio Security, Safety e Ordinanze	Area Security	Diploma	11
Emilia Leonetti	Quadro B Ufficio Comunicazione	Area Comunicazione	Laurea	20
Barbara Casolla	Quadro B Ufficio Promozione, Marketing, Customer Service	Area Comunicazione	Laurea	17
Elio Spagnolo	Quadro A Ufficio Pianificazione e Programmazione	Area Rendicontazione e Monitoraggio	Laurea	17
<i>Soggetto esterno da individuare</i>	Ingegnere	Supporto alla progettazione	Laurea	<i>Da determinare</i>
<i>Soggetto esterno da individuare</i>	Ingegnere	Area Supporto alla progettazione	Laurea	<i>Da determinare</i>
<i>Soggetto esterno da individuare</i>	Ingegnere	Area Verifica di conformità	Laurea	<i>Da determinare</i>
<i>Soggetto esterno da individuare</i>	Ingegnere	Area Verifica di conformità	Laurea	<i>Da determinare</i>

DATA

___/___/_____

FIRMA

(Persona autorizzata ad impegnare l'Ente proponente)

Dichiarazione di impegno

In caso di finanziamento della presente istanza, pena la revoca del contributo ed il recupero delle quote erogate e dei relativi interessi legali:

il Beneficiario si impegna

- a) è responsabile dell'esecuzione esatta ed integrale del progetto, della corretta gestione, per quanto di competenza, degli oneri finanziari ad esso imputati o dallo stesso derivanti;
- b) in ogni caso è il referente unico dell'Autorità di Gestione per tutte le comunicazioni ufficiali, che dovranno avvenire secondo quanto indicato nella Convenzione che verrà stipulata con l'Autorità di Gestione;
- c) è responsabile della predisposizione, della raccolta, della corretta conservazione e dell'invio degli atti, dei documenti e delle informazioni richieste dall'Autorità di Gestione;
- d) sottopone all'Autorità di Gestione, per la relativa approvazione, le eventuali modifiche sostanziali da apportare al progetto e/o al budget di progetto fornendo alla stessa le relative motivazioni, secondo le modalità indicate nella Convenzione che verrà stipulata con l'Autorità di Gestione;
- e) sottoscrive (ove richiesto) apposita garanzia fideiussoria bancaria/assicurativa a prima richiesta contenente l'esclusione del beneficio della preventiva escussione del debitore garantito, di cui all'art. 1944 del c.c.;
- f) prende atto ed accetta che tutti i pagamenti dell'Autorità di Gestione siano disposti secondo quanto previsto nella Convenzione che verrà stipulata con l'Autorità di Gestione;
- g) è responsabile, in caso di controlli, audit e valutazioni, del reperimento e della messa a disposizione di tutta la documentazione richiesta, dei documenti contabili e delle copie dei contratti di affidamento a terzi o delle Convenzioni con eventuali Partner di progetto;
- h) è tenuto a rispettare, nell'esecuzione del progetto, tutte le norme allo stesso applicabili, ivi incluse quelle in materia di pari opportunità e di tutela dei diversamente abili;
- i) attesta, sotto la propria esclusiva responsabilità, la validità, l'efficacia e la compatibilità con le finalità dell'avviso dello statuto e dell'atto costitutivo proprio. Il Beneficiario riconosce altresì all'Amministrazione la libera facoltà di risolvere la convenzione nel caso in cui uno o più dei suddetti documenti risultino invalidi, inefficaci o comunque non compatibili con le finalità dell'avviso;
- j) è tenuto, in definitiva, al rispetto di tutti gli adempimenti previsti in carico ai Beneficiari degli interventi dal Sistema di Gestione e Controllo del PON "Legalità" e dalla "Linee guida per l'attuazione".

Il Beneficiario dichiara

di essere a conoscenza che in caso di inadempienza per responsabilità diretta, mancato rispetto dei tempi previsti dal cronogramma degli interventi, mancato rispetto degli impegni assunti e degli obblighi derivanti dai provvedimenti emessi dall'Autorità di Gestione, accertamento di irregolarità, si procederà alla revoca dei finanziamenti stessi ed al recupero delle somme eventualmente erogate, maggiorate degli interessi



legali secondo le modalità previste dalla vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria. In tal caso il progetto rimarrà totalmente a carico del beneficiario.

DATA

__/__/____

FIRMA

(Persona autorizzata ad impegnare l'Ente proponente)



Elenco della documentazione da allegare

1. Atto di impegno a sostenere le spese di manutenzione – AdSP Mar Tirreno Centrale;
 2. N.3 Mappe dei tre ambiti portuali oggetto della proposta progettuale;
- Copia del documento di identità del Legale Rappresentante.