

***AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE***

**Piano Operativo
2017 – 2019**

con proiezione al 2020

Sommario

PRIMA PARTE – LO SCENARIO DI MERCATO	6
Premessa.	6
Capitolo 1 - Lo scenario dello shipping mondiale ed i traffici nel bacino del Mediterraneo.	17
Capitolo 2 - L’analisi degli indici internazionali di competitività.	29
Capitolo 3 - La rinnovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi.....	32
Capitolo 4 - Le relazioni commerciali marittime nel Mediterraneo	36
Capitolo 5 - Trend e quote di mercato del traffico merci nel Mediterraneo.	40
Capitolo 6 - L’andamento dei traffici nei Porti di Napoli, di Salerno e di Castellammare di Stabia.	44
Traffico container nel porto di Napoli.....	45
Traffico rinfuse e Ro – Ro nel porto di Napoli	46
Le linee in partenza dal porto di Napoli	49
Il porto di Salerno.....	50
Traffico container nel porto di Salerno.	50
Traffico Ro – Ro nel porto di Salerno.	50
Altro traffico general cargo nel porto di Salerno.	51
Le linee in partenza dal porto di Salerno.....	52
Capitolo 7 - Le previsioni di sviluppo dei traffici commerciali.	53
SECONDA PARTE – LE AZIONI DI PIANO.....	60
Capitolo 8 - Il traffico crocieristico ed il traffico passeggeri.....	60
Il Porto di Napoli nel traffico passeggeri.....	63
Il traffico passeggeri nei porti di Salerno e Castellammare di Stabia.	64
Le previsioni di sviluppo del traffico passeggeri.....	66
Capitolo 9 - L’attività cantieristica: il settore delle costruzioni e delle riparazioni navali.	68
Capitolo 10 - Il porto di Napoli: l’operatività della infrastruttura.....	72
La logistica e le aree retroportuali: linee evolutive	72
Le “Autostrade del Mare”	74
I servizi e le operazioni portuali.	75

Capitolo 11 - Il porto di Salerno.....	77
L'operatività della infrastruttura.....	77
I servizi e le operazioni portuali nel porto di Salerno.	78
Capitolo 12 - Il porto di Castellammare di Stabia: operatività della infrastruttura.	81
Capitolo 13 - Il sistema dei controlli doganali.	82
Capitolo 14 - L'attuazione del Piano di security.	84
Capitolo 15 - I servizi di interesse generale.....	89
Servizio idrico.....	89
Servizi Ecologici.	89
Servizi Stazioni Marittime.	89
Servizio ferroviario merci.....	90
Capitolo 16 - La politica ambientale.	96
Capitolo 17 - Sintesi degli obiettivi da raggiungere a breve e medio termine.	102
Porto di Napoli	103
Porto di Salerno.....	106
Porto di Castellammare di Stabia.	108
Capitolo 18 - L'evoluzione economica finanziaria degli ultimi anni del sistema integrato.....	111
Risultati finanziari e di cassa aggregati anni 2012/2015.	111
Risultati economici aggregati anni 2011/2015.	113
Fondo cassa anni 2011/2015.....	115
Avanzo di amministrazione anni 2011/2015.....	116
Residui attivi	118
Residui passivi.....	118
Altri ratios	119
Ulteriori informazioni desumibili dal bilancio aggregato dell'anno 2015.	120
Le politiche del personale	121
Capitolo 19 - Gli investimenti.	123
Il Porto di Napoli	123
Descrizione del porto.	123
Funzioni e riqualificazione delle attività portuali.	124
Criticità da affrontare e risolvere.....	125
Il Piano regolatore portuale in itinere ed i probabili sviluppi.....	127
Gli interventi infrastrutturali già finanziati e programmati.....	132

Gli interventi infrastrutturali da promuovere e concretizzare.	134
Gli escavi e le casse di colmata.	140
Il potenziamento ed adeguamento della rete stradale e ferroviaria.	143
Il potenziamento delle opere di difesa foranea.....	146
La previsione di porti turistici e di assetto della fascia costiera nella circoscrizione del porto di Napoli.....	147
Il porto di Castellammare di Stabia.	152
L'ambito portuale di Castellammare di Stabia	152
La configurazione attuale	153
Linee di indirizzo per la redazione di un nuovo Piano Regolatore portuale. La Realizzazione di un bacino di carenaggio o riqualificazione funzionale delle attrezzature di allaggio e varo. ...	154
Il porto di Salerno.....	163
Descrizione del porto.	163
Il Piano Regolatore Portuale vigente	165
L'Adeguamento Tecnico Funzionale del 2010	165
Interventi infrastrutturali già finanziati e avviati.....	168
Interventi da iniziare per i quali si dispone già della progettazione definitiva.....	171
Interventi da avviare ex novo per i quali occorre redigere anche la progettazione	172
Interventi da finanziare.....	173
La variante al PRP del 2016	173
La previsione di porti turistici e di assetto della fascia costiera nella circoscrizione del porto di Salerno	175
Riferimenti.....	177
Allegato 1 - Layout porto di Napoli.....	179
Allegato 2 - stato d'attuazione Grande Progetto Napoli	180
Allegato 2.1 – cronoprogramma realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	182
Allegato 2.2 – cronoprogramma realizzazione collegamenti stradali e ferroviari interni	183
Allegato 2.3 – cronoprogramma bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo	184
Allegato 2.4 – cronoprogramma allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro.....	185
Allegato 2.5 – cronoprogramma messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	186
Allegato 2.6 – cronoprogramma piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative	187

Allegato 2.7 – cronoprogramma rilevamento di relitti e di reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli	188
Allegato 2.8 – cronoprogramma prolungamento della diga foranea Duca d’Aosta	189
Allegato 2.9 – cronoprogramma escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati.....	190
Allegato 3 - lotti funzionali collegamenti stradali e ferroviari	191
Allegato 3.1 - lotti funzionali collegamenti stradali e ferroviari.	191
Allegato 3.2 - lotti funzionali collegamenti stradali e ferroviari.	192
Allegato 3.3 - lotti funzionali collegamenti stradali e ferroviari.	193
Allegato 3.4 - lotti funzionali collegamenti stradali e ferroviari.	194
Allegato 4 - ipotesi di riassetto funzionale ed infrastrutturale del porto di Castellammare di Stabia	195
Allegato 4.1 - ipotesi di riassetto funzionale ed infrastrutturale del porto di Castellammare di Stabia	195
Allegato 4.2 - ipotesi di riassetto funzionale ed infrastrutturale del porto di Castellammare di Stabia	196
Allegato 4.3 - ipotesi di riassetto funzionale ed infrastrutturale del porto di Castellammare di Stabia	197
Allegato 4.4 - ipotesi di riassetto funzionale ed infrastrutturale del porto di Castellammare di Stabia	198
Allegato 5 - elenco annuale 2017 Napoli, Castellammare e Salerno.....	199
Allegato 6 - interventi in corso o da attivare nel porto di Salerno.....	203

PRIMA PARTE – LO SCENARIO DI MERCATO

Premessa.

Il Piano operativo dell’Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, che comprende i porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, è improntato ad una logica che individua e focalizza innanzitutto lo scenario delle azioni realizzabili entro il periodo di riferimento del piano stesso, per portare a compimento risultati di adeguamento infrastrutturale già pianificati.

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

Il contesto normativo di regolazione delle Autorità di Sistema Portuale ha condotto ad una trasformazione nella *governance* dei porti strategici per il nostro Paese: “Il decreto legislativo n. 169/2016 introduce effettivamente novità rispetto al previgente regime della legge n. 84/1994: insomma, trattasi di una riforma effettiva, dalla quale è possibile, e speriamo probabile, aspettarsi ricadute positive per il sistema portuale” (Munari, 2017).

Intanto, il ruolo dei sistemi portuali è profondamente cambiato nel corso degli ultimi decenni. Emerge un ruolo basato non soltanto sulla dotazione infrastrutturale, quanto anche sulla robustezza dei servizi alla *business community*. Si va verso “l’affermazione di una visione più ampia del porto che lo considera quale elemento cardine di un sistema più ampio e complesso. In questa visione, il ventaglio delle attività economiche classificabili come portuali si amplia ed arriva a considerare servizi di trasporto ad alto valore aggiunto: logistica, cantieristica, information technology” (MIT, 2015). E’ in questo orizzonte di trasformazione che dobbiamo inserire la pianificazione strategica

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

- la crisi perdurante della produzione industriale nella maggioranza dei Paesi europei;
- il rallentamento nella crescita dei Paesi di nuova industrializzazione;
- un andamento del traffico commerciale che esprime tassi di crescita inferiori rispetto all’aumento della produzione, diversamente rispetto a quanto

accadeva prima della crisi.

Nelle tendenze di carattere macroeconomico generale, si inserisce l'andamento della economia campana, che ovviamente influisce in modo rilevante sulle performance del sistema portuale regionale: "Nei primi tre trimestri del 2016, i segnali di ripresa dell'economia campana, che si erano manifestati nel 2015, si sono progressivamente attenuati ... Le esportazioni, a valori correnti, dopo la sostanziale espansione del 2015, sono rimaste sostanzialmente invariate nel primo semestre del 2016" (Bankitalia, Economie regionali. L'economia della Campania. Aggiornamento congiunturale, n. 37, 2016).

I fondamentali del tessuto industriale regionale manifestano ancora debolezze competitive che rendono più difficile il percorso di rientro dalla crisi che ha investito l'articolazione del tessuto produttivo nazionale ed internazionale: "Le imprese localizzate nel Mezzogiorno, sebbene interessate anch'esse dalla ripresa, continuano a essere caratterizzate da peggiori condizioni strutturali: la loro dimensione media, ulteriormente ridottasi nel periodo di crisi, rimane sensibilmente inferiore di quella delle aziende centro-settentrionali, le quali hanno a loro volta subito un ridimensionamento" (Bankitalia, Economie regionali. L'economia delle regioni italiane. Dinamiche recenti e aspetti strutturali, 2016).

La presenza delle imprese sui mercati esteri è caratterizzata in Italia da un profondo e persistente dualismo: se da una parte quasi tutte le aziende con oltre 20 dipendenti nelle regioni settentrionali sono presenti sui mercati esteri, dall'altra circa un quarto delle imprese meridionali ne è esclusa. Inoltre, mentre al centro-nord le vendite estere incidono in media per il 39% sul fatturato complessivo delle imprese che esportano ed il 23% delle aziende esporta più dei due terzi del fatturato, nel Mezzogiorno tali quote scendono rispettivamente al 24 ed all'11%.

E' proprio la componente della domanda estera e la competitività delle aziende italiane sui mercati internazionali che costituisce il vettore più trainante per la ripresa in un quadro di perdurante instabilità e di tensioni persistenti sui debiti sovrani: "A inizio del 2017 l'export italiano è favorito dal rafforzamento della crescita mondiale e dall'euro debole" (Confindustria, 2017).

I primi segnali che vengono dall'andamento nei primi due mesi dei traffici marittimi per i porti campani – in particolare per i segmenti del trasporto containerizzato e delle autostrade del mare - confermano questa tendenza, che sarà molto legata per il prossimo futuro a fattori di tipo esogeno, connessi alla dinamica dei rapporti valutari ed alle decisioni di politica monetaria sui tassi di interesse.

Questo fenomeno va in controtendenza rispetto all'area della Eurozona: "Le informazioni disponibili per il terzo trimestre del 2016 stanno a indicare che i consumi privati e gli investimenti fissi hanno contribuito positivamente all'attività, mentre le esportazioni sono cresciute meno delle importazioni e l'interscambio

netto ha quindi fornito un contributo negativo” (BCE, 2016).

L’orizzonte del commercio internazionale appare ancora segnato da una dinamica complessivamente recessiva, che induce da un lato a ritenere che l’onda lunga della globalizzazione stia subendo un effetto di risacca e che dall’altro la crisi economica continui a registrare un prolungamento superiore alle attese ed alle previsioni. “L’indice del commercio mondiale è sceso di 1,2 punti ad ottobre 2016, bissando il calo di settembre. L’export delle economie avanzate ha segnato un calo limitato tra settembre ed ottobre, mentre l’indice dell’export delle economie emergenti è sceso in modo più evidente” (CER, 2017).

Per non legare l’andamento per ora positivo delle esportazioni campane e del traffico marittimo a fattori esogeni legati a leve che non sono nella disponibilità della sovranità nazionale, occorre accompagnare il territorio con politiche industriali e logistiche che rafforzino la competitività del sistema industriale della Campania, anche attraverso misure di sostegno per l’attrattività di nuovi investimenti, come possono essere certamente le zone economiche speciali (ZES).

Su questo tema, la Regione Campania, il 16 dicembre 2016, ha assunto una propria deliberazione di Giunta, che considera i porti di Napoli, Castellamare e Salerno quali gli snodi fondamentali attorno ai quali perimetrare le ZES; con il Governo si sta lavorando per poter dare corpo normativo a tale misura di politica industriale che potrebbe certamente determinare un impulso alla ripresa degli investimenti produttivi, dopo la lunga fase di stagnazione che si è determinata per effetto della crisi iniziata nel 2007.

Un nuovo respiro di politica economica che consenta alle regioni meridionali di ripartire dal punto di vista della capacità produttiva, della occupazione e delle esportazioni consentirebbe di mettere in moto un meccanismo capace di attivare anche quelle che erano nel passato definite aree interne. Una rivitalizzazione dell’apparato industriale, unito ad una azione per la competitività delle infrastrutture e dei servizi logistici, sono le componenti necessarie per un rilancio della competitività territoriale.

Tornare a leggere l’evoluzione dei sistemi portuali sulla base dei fondamentali nella struttura dell’economia può consentire di leggere con maggiore consistenza i fenomeni strutturali nella competitività tra sistemi di accesso che collegano mercati di produzione e mercati di consumo: “La teoria di gravità del commercio suggerisce che i flussi commerciali tra due Paesi saranno proporzionali al prodotto delle loro economie ed inversamente proporzionali alle frizioni commerciali tra loro” (Scott, Kerr, & Yotov, 2017). Costi e efficienza dei collegamenti sono tra i principali elementi di frizione: in questo senso tali aspetti condurranno alla ricerca delle modalità più efficienti per servire i bisogni dei clienti finali.

Non si possono analizzare le performances dei porti italiani se non si legge il rapporto tra economia territoriale e matrice degli scambi internazionali. I sistemi

portuali non sono isole che vivono nel perimetro indistinto della globalizzazione, ma si alimentano della forza, o della debolezza, del tessuto industriale che gravita attorno alla *catchment area* di ciascun porto. La qualità e la densità dei collegamenti terrestri può rendere estesa o ridotta l'area di influenza del raggio di connessione tra rete marittima e rete dei trasporti interni.

Il modello di funzionamento dell'economia industriale e dell'economia marittima è condizionato anche dalla organizzazione del sistema logistico: "La situazione del comparto logistico in Italia non è tra le migliori: per quanto riguarda le esportazioni prevale l'uso dell'Incoterm *ex works*, cioè il franco fabbrica, con conseguenze negative poco note ai decisori pubblici e pesanti ricadute sui conti pubblici" (Forte, 2017).

Regaliamo valore all'economia mondiale, e non governiamo i flussi logistici. Ci siamo legati mani e piedi alle decisioni che assumono le multinazionali logistiche, che hanno colonizzato il nostro Paese. Ci rimette la struttura della nostra bilancia dei pagamenti, ed anche la competitività del sistema manifatturiero del nostro Paese. L'economia ed il cluster marittimo sono molto condizionati da questi scenari, che intrecciano condizioni di economia territoriale con caratteristiche di evoluzione del sistema di infrastrutture e servizi presenti nei porti. Il gigantismo armatoriale costringe oggi a raggruppamenti dei principali operatori per fronteggiare una perdurante stagnazione della domanda, in presenza di una *over-capacity* delle flotte.

Nel 2016 sono aumentate verticalmente le demolizioni delle flotte internazionali, in particolare nel settore dei container, con 182 navi rottamate, pari a 640mila teu di capacità demolita. Dal 2000 in poi si è trattato del secondo anno per capacità smantellata.

Anche gli ordini di nuove navi portacontainer sono crollati: nel 2016 sono state commissionate ai cantieri solo 64 unità, contro i 200 ordini del 2015. Il fenomeno non riguarda solo il settore del traffico containerizzato, ma anche le navi per carichi secchi e per le navi cisterna (rispettivamente 376 e 28 unità rottamate).

Per i sistemi portuali ne deriva una stagione di maggiore focalizzazione ed attenzione alle scelte di investimento, che devono essere caratterizzati da adeguamento al mercato nelle decisioni, coerenza temporale nella attuazione, calibrazione delle opere alla capacità della domanda di assorbire gli aumenti di offerta che possono derivarne.

Il 2016 è stato un anno di ripresa dei traffici portuali in Italia. Per le movimentazioni di contenitori si è registrato, secondo le stime disponibili, un complessivo incremento pari al 4,3% rispetto all'anno precedente, fino a marcare il record di traffico di sempre, con quasi 10,5 milioni di Teus complessivi tra una trentina di terminal (Ship-2Shore, 2017).

Dunque, se è vero che non è più il tempo per crescite annuali a doppia cifra, è pur

vero che margini per uno sviluppo sono possibili. Si tratta di valutare attentamente le potenzialità esistenti, di analizzare i flussi di traffico, le rotte di connessione che possono avere spazio di mercato, la crescita dei retroterra industriali che possono alimentare adeguati incrementi nella domanda di trasporto.

Il tempo della ricorso alla crescita permanente della capacità, nell'offerta di stiva e nella ricettività portuale, si è concluso. Comincia una stagione che sarà caratterizzata dalla efficienza e dalla razionalizzazione, con spazi selettivi di sviluppo, che vanno colti in modo adeguato disponendo di infrastrutture coerenti.

Secondo il Rapporto del World Economic Forum l'Italia occupa il 44° posto nella graduatoria della Global Competitiveness 2016-2017, è al 25° posto per qualità ed efficienza delle infrastrutture ed al 56° posto per qualità delle infrastrutture portuali, dietro ai principali Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Servono investimenti selettivi per recuperare una competitività logistica che vede il nostro Paese in una condizione non adeguata rispetto alla struttura industriale ed al settore manifatturiero.

Non si tratta solo di investire nelle infrastrutture che servono, ma anche di migliorare la competitività dei servizi e di operare per il miglior uso delle reti esistenti. Il mercato selezionerà in modo più specifico gli scali e le rotte, in un disegno di razionalizzazione reso indispensabile dalla crisi ancora in corso. Le grandi compagnie armatoriali del traffico containerizzato si sono unite in tre grandi alleanze.

Non è più quindi la stagione degli elenchi infiniti di opere portuali, che poi non si realizzano mai, e vengono riproposti essenzialmente per alimentare aspettative puntualmente disattese, né è il tempo di libri di sogni. Siamo tutti chiamati ad un esercizio di concretezza e di efficacia, lavorando per la migliore allocazione delle risorse esistenti, senza perdere tempo in discussioni al momento inattuali.

Nasce, con questo piano operativo, la programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso in tutti i porti che rientrano nella sfera di responsabilità dell'Autorità. La nascita del nuovo organismo deve essere occasione per accelerare la realizzazione degli interventi in corso per rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea.

Non si può non tenere conto del contesto industriale di riferimento: i destini dei porti sono strettamente connessi al retroterra produttivo, che ha da sempre costituito un fattore primario di reciproco condizionamento per uno sviluppo competitivo.

Questa è la ragione per la quale i principali porti meridionali, e quelli campani in particolare, hanno bisogno di strumenti per l'attrazione di investimenti industriali, che poi richiedono il consolidamento di basi logistiche. Le zone economiche speciali costituiscono un traguardo che deve essere necessariamente conseguito in tempo

breve, per poter supportare lo sviluppo non solo della competitività portuale, ma dell'intero sistema produttivo del Mezzogiorno.

L'economia italiana, e quella meridionale in particolare, è caratterizzata da un nuovo dualismo industriale: "Da un lato imprese che hanno puntato ad inserirsi in reti di imprese, con le aziende più dinamiche inserite in catene globali del valore ... dall'altro imprese che hanno puntato ad una strategia concorrenziale basata su una mera riduzione dei costi di produzione" (Flora, 2017).

Solo le prime saranno in grado di generare alto valore aggiunto e di reggere una competizione globale che può essere vinta a condizione di riuscire ad inserirsi all'interno delle catene globali del valore caratterizzate da capacità innovativa, ricerca e sviluppo, miglioramento della produttività.

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

Gli sviluppi nella rete delle connessioni determineranno scenari di medio e lungo periodo particolarmente rilevanti per la Campania: con la realizzazione dell'alta velocità Napoli-Bari, quelle che un tempo erano le aree interne della regione saranno a pieno titolo integrate in un sistema più efficace di collegamenti, che potranno consentirne una rivitalizzazione.

Tutto dipenderà dalla capacità del tessuto produttivo di agganciarsi ad una fase di profondo rinnovamento tecnologico e di innovazione nei processi, determinata da quella che viene chiamata Industria 4.0, vale a dire la profonda trasformazione nei modelli di organizzazione della produzione manifatturiera basata sul ricorso massivo all'ICT, ed alle frontiere della connessione tra macchine.

Insomma, siamo in presenza di una nuova rivoluzione industriale, resa ancora più impellente dal lungo decennio di crisi. I sistemi portuali non possono che reinterpretare la propria funzione all'interno di un quadro strategico molto più ampio, che sia capace di superare perimetri e confini essenziali per ridisegnare la strategia nel corso dei prossimi anni.

Vivremo inoltre nei prossimi anni la rivoluzione dell'e-commerce, destinato a mutare anche i paradigmi della logistica. Si stima che al 2020 circa 20 miliardi di macchine – rispetto ai 15 milioni di oggi – saranno connesse, con un risparmio valutato in 8 miliardi di dollari a seguito dell'efficienza acquisita nella supply chain.

Il mondo si prepara alla presenza di soggetti che determineranno con posizione dominante il sistema della distribuzione, molto di più di quanto non era accaduto nei decenni passati con la grande distribuzione organizzata (GDO). Amazon ed Alibaba, solo per citare le realtà visibili sul mercato mondiale, costituiranno gli snodi nevralgici di un *backbone* logistico caratterizzato da elevati gradi di concentrazione. Anche per questo occorre lavorare per integrare - in un disegno unitario - il sistema

portuale, i retroporti, gli interporti, le piattaforme logistiche e le connessioni ai corridoi multimodali della rete europea ed internazionale di trasporto.

Vivremo nel prossimo quinquennio una nuova drastica rivoluzione nella organizzazione logistica mondiale, per effetto della definitiva affermazione dell'e-commerce: "Amazon rappresenta tra il 25 ed il 35% del totale dei volumi di pacchi spediti dalle grandi organizzazioni postali ... In Gran Bretagna, Amazon ha acquisito una quota di minoranza in Yodel, che, con 145 milioni di spedizioni e più di 5.000 camion, è il più grande attore del mercato ... In Francia, grazie al 25% di quota in Colis Privè, Amazon ha conquistato un controllo rilevante su un player che spedisce più di 25 milioni di colli per anno e possiede 1.700 camion" (Wyman, 2015).

Traguardare lo scenario della logistica nei prossimi anni non può prescindere da una visione integrata di fenomeni che indurranno a trasformazioni profonde non solo nella organizzazione dei collegamenti, ma anche negli assetti proprietari, determinando processi di razionalizzazione e filiere più corte, capaci di offrire al cliente finale soluzioni door-to-door molto più stringenti e strutturate piramidalmente.

La digitalizzazione della logistica è destinata a modificare radicalmente l'organizzazione del sistema portuale e marittimo. La forza tecnologica dei Millenians, abituati ad utilizzare in modo intensivo le opportunità di un rapporto diretto tra produttori e consumatori, indurranno ad un mercato maggiormente guidato dalla domanda, con tecnologie abilitanti che determineranno l'effettiva competitività delle reti, in modo almeno altrettanto rilevante quanto le capacità infrastrutturali (Drewry, 2016).

Per tale ragione il PON "Infrastrutture e reti", inserito nella programmazione nazionale 2014-2020, è centrato sulle Aree Logistiche Integrate (ALI), basate sullo sviluppo della intermodalità e della co-modalità, in linea con il disegno logistico proposto dal Piano Nazionale Strategico dei Porti e della Logistica, approvato dal Governo nel luglio 2015.

Gli interventi di politica industriale per lo sviluppo della logistica devono seguire un orientamento coerente, che sinora è mancato, seguendo una logica di visione integrata: "Se c'è un esempio di schizofrenia, la politica europea del trasporto merci è un caso da manuale, di cui sono i porti e la filiera dei container i primi a fare le spese. Perché quanto maggiore è la dimensione delle navi, tanto più efficiente deve essere la catena a monte e a valle, quindi è la ferrovia che deve crescere, non il camion, pena la paralisi del porto stesso per congestione" (Bologna, Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza navale, 2017).

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

base della pianificazione.

Il porto di Salerno non deve rallentare nel percorso, positivamente realizzato negli anni recenti, di miglioramento nella qualità delle proprie infrastrutture, essendo poi capace di migliorare la gamma dei collegamenti. I porti campani non sono in competizione tra loro, ma devono invece agire per proporsi, su scala internazionale e mediterranea, quale sistema integrato di servizi per la connettività. Sinora il provincialismo logistico e portuale ha condotto ad una competizione endogena, i cui esiti si sono tradotti in un ripiegamento entro i confini nazionali.

La riorganizzazione delle compagnie armatoriali per il traffico dei contenitori genera per la portualità campana una grande occasione di crescita congiunta, in quanto naturalmente ci si può proporre come interlocutori specializzati per i due più grandi raggruppamenti mondiali: 2M per Napoli e The Alliance per Salerno.

Analogo sforzo congiunto tra i due principali porti campani andrà operato per cogliere le opportunità derivanti dalle autostrade del mare: “L’infittimento parallelo delle linee di navigazione di tipo *multipurpose* Ro-Ro e Ro-Pax” (Forte, 2017) riduce fortemente le distanze *point to point* per l’inoltro ed il deflusso dai mercati riattivando il ruolo dei porti intermedi.

Su decennali discussioni infinite, in particolare per il Porto di Napoli, è giunto il momento delle scelte. Sarà inutile, per fare un esempio concreto, continuare a parlare della delocalizzazione della Darsena Petroli, sino a quando le Autorità competenti non avranno individuato un’area idonea ad accogliere una attività di stoccaggio che è strategica per il piano energetico nazionale.

Quando sarà assunta questa decisione, saremo pronti ad affrontare tale scenario, costruendo assieme agli operatori un percorso di transizione che comunque non sarà breve, e deve trovare le coerenze con le scelte energetiche del nostro Paese. Piuttosto intendiamo lavorare per l’efficienza energetica, per l’individuazione di forme per la ottimizzazione dei consumi e per la riduzione dell’impatto ambientale.

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

Per il traffico passeggeri, che costituisce un segmento rilevante delle attività dei porti della Campania, lavoreremo nell’arco di Piano per innalzare la qualità dei servizi di accoglienza, i turisti e per i pendolari.

La realizzazione del nuovo Molo Beverello costituisce una priorità essenziale per dare risposta ai 6 milioni e mezzo di viaggiatori che utilizzano il porto di Napoli per i collegamenti con le Isole. Si tratta di una ricchezza per il nostro territorio che deve essere alimentata e coltivata per valorizzare il potenziale di produzione di sviluppo. Sulla connettività si gioca la battaglia competitiva dei prossimi decenni.

In questa direzione va ricucito il rapporto tra sistema portuale e territorio

metropolitano. Lo faremo per i pendolari integrando i porti con il sistema del trasporto pubblico locale. E lo faremo per il traffico crocieristico creando pacchetti di offerta turistica che valorizzino gli approdi di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Serviranno investimenti adeguati e tempestivi in questa direzione.

Sul waterfront del Porto di Napoli, bloccato da più di un decennio, vanno assunte scelte. L'Autorità Portuale ha assegnato nel 2004 un concorso internazionale di progettazione, e siamo ora alla fase del passaggio alla progettazione esecutiva, per la realizzazione dei lavori.

Impostiamo in questo piano un percorso in due archi temporali. Nell'arco del periodo sino al 2020 l'obiettivo sarà quello di mettere a gara e realizzare i lavori di prima fase relativi al nuovo molo Beverello, per l'accoglienza dei passeggeri, e per ristrutturare gli ex-Magazzini generali, da destinare sia all'attività accademica della Università Parthenope sia alla realizzazione del museo del mare e della emigrazione. Questo modello di intervento implica l'allineamento con la Sovrintendenza e con il Comune di Napoli, per passare dalla progettazione definitiva alla progettazione esecutiva, secondo indirizzi urbanistici ed architettonici concordati con le istituzioni competenti. Abbiamo avviato questo percorso di condivisione con un tavolo di lavoro improntato al massimo della collaborazione istituzionale e della franchezza.

Per il traffico commerciale la messa in esercizio della nuova Darsena di Levante, ed il completamento del lavoro per gli escavi indispensabile a garantire l'accesso nel porto di Napoli di navi di dimensione adeguata a scambi internazionali, costituisce una priorità ineludibile.

Lo stesso vale per il porto di Salerno, che deve realizzare la seconda fase del lavoro sugli escavi entro il periodo di Piano Operativo. Sempre per Salerno è indispensabile da un lato migliorare i collegamenti stradali, che oggi soffrono di strozzature incompatibili con lo sviluppo necessario per gli anni futuri, mentre dall'altro è assolutamente strategico dotarsi una rete retroportuale che sia in grado di superare le ristrettezze di spazi all'interno del perimetro portuale per consentire di accogliere una quantità maggiore di merci in modo efficiente.

Presteremo più in generale adeguata attenzione alla evoluzione dei Piani regolatori delle città portuali all'interno dell'Autorità, in un percorso condiviso con le amministrazioni comunali di Napoli, Salerno e Castellammare, sempre in una logica che dovrà inquadrare gli interventi del periodo di piano in un orizzonte strategico di medio e lungo termine. Dedicheremo la nostra energia anche nella costruzione del Piano regolatore di Sistema Portuale, pur nella consapevolezza che l'iter amministrativo non sarà breve e privo di ostacoli.

Negli altri Paesi l'evoluzione della pianificazione urbanistica nei porti, e di raccordo tra porti ed aree metropolitane, è determinata attraverso uno strumento più agile e flessibile, che è rappresentato dai programmi direttori, che individuano linee guida strategiche, rispetto alle quali poi le singole opere seguono un percorso di

attuazione snello.

Ci muoviamo entro un contesto di legislazione molto più farraginoso, nel caso italiano. Chiederemo la collaborazione di tutte le istituzioni per accelerare i percorsi e gli iter di approvazione per dare un segnale di dinamismo che è richiesto dalla necessità di offrire al traffico commerciale ed al traffico passeggeri un contesto adeguato alla crescita.

Con gli operatori del mercato svilupperemo un rapporto di cooperazione, basato sulla distinzione dei ruoli, ma anche sulla ricerca degli interessi comuni, in un dialogo che valorizzerà l'apporto dell'organismo di partenariato.

L'Autorità di Sistema Portuale costituisce un organo di governo che rappresenta lo Stato, e risponde al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, per attuare gli indirizzi strategici del Piano strategico della intermodalità e della logistica. Il presente documento si muove in piena sintonia con gli obiettivi definiti dal Ministro, ed intende declinarne gli indirizzi in funzione delle specificità dei porti della Campania.

Nel mondo contemporaneo, le istituzioni giocano un ruolo cruciale per definire l'assetto concorrenziale tra territori. Esse possono essere inclusive o estrattive: "Le prime offrono opportunità diffuse di sviluppo economico, mentre le seconde privilegiano determinati gruppi sociali nell'estrazione delle rendite" (Flora, 2017). L'intento del Piano Operativo consiste nell'orientare l'azione strategica dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno centrale in una logica inclusiva.

Serve un cambio di passo e di mentalità, che consenta di attivare quella collaborazione, nella distinzione dei ruoli, tra soggetti pubblici e soggetti privati. Istituzioni e mercato sono gangli determinanti per definire la piattaforma competitiva dei territori: questo vale in particolare per la realtà del Meridione d'Italia, caratterizzata da un allargamento della forbice nello sviluppo che dipende anche dalla mancanza di una cultura di collaborazione competitiva.

"Il Mezzogiorno è un groviglio di responsabilità misteriose, dove sembra che non si possa fare nulla, e che nulla abbia valore, senza il visto e l'autorizzazione di qualcuno, poi di un altro, poi di un altro ancora. Sembra di stare in un'enorme palude, infestata dalle sabbie mobili; se ti agiti per venirne fuori, rischi di affondare ancor più rapidamente" (Signorini, 2016).

Da questa palude, che ha riguardato in particolare il porto di Napoli, occorre venire fuori, per valorizzare il ruolo del sistema portuale campano come vettore per la competitività dell'industria e come meccanismo fondamentale di connessione con i mercati europei ed internazionale, a cominciare dal bacino del Mediterraneo, che costituisce l'arena naturale di riferimento all'interno della quale l'Italia può, e deve, giocare un ruolo primario.

Potremo raggiungere uno scenario capace di generare sviluppo supportando l'azione degli operatori e definendo quelle condizioni – infrastrutturali e di servizio -

coerenti con il rilancio della portualità campana nello scenario mediterraneo ed internazionale.

Capitolo 1 - Lo scenario dello shipping mondiale ed i traffici nel bacino del Mediterraneo.

Negli ultimi venti anni l'economia mondiale è stata sottoposta ad un profondo rivolgimento: si sono verificati due cicli decennali di segno diametralmente opposto, entrambi sotto l'insegna della globalizzazione, con effetti di radicale trasformazione negli assetti geopolitici su scala internazionale.

Nella prima fase, tra il 1997 ed il 2007, si è consolidata la tendenza al decentramento produttivo nei Paesi di nuova industrializzazione, con la conseguente crescita robusta dei flussi negli scambi, anche per effetto della rete di interconnessioni determinata dalla scomposizione dei processi produttivi.

Poi, dal 2007 ad oggi, è deflagrata la più grave crisi finanziaria ed economica a partire da quella del 1929, con una decelerazione nello sviluppo generalizzata in tutto il sistema produttivo: si è dimezzato il tasso di crescita dei Paesi emergenti, si è raffreddata la crescita nei Paesi a matura industrializzazione.

Tra crisi economica e crisi finanziaria si è determinato un corto circuito che caratterizza ancora oggi lo scenario internazionale: le banche che hanno dato credito alla lunga stagione degli investimenti determinati dal gigantismo navale si trovano oggi in una situazione di forte instabilità, per l'incertezza derivante dalla solvibilità dei crediti.

HSH Nordbank, tanto per citare un caso rilevante, è stata recentemente messa in vendita; posseduta da due Länder tedeschi, lo Schleswig Holstein e la città stato di Amburgo, tale banca possiede oggi il maggior volume di crediti concessi al settore armatoriale. Insomma, la crisi del gigantismo navale, ed i connessi investimenti finanziati principalmente dal sistema bancario tedesco, gettano ombre sulla stabilità finanziaria dell'Europa, soprattutto sul fronte tedesco. Se ne parla poco, ma è tema rilevante per superare una crisi che non è solo finanziaria, ma anche industriale (Bologna, Crepuscolo anseatico, 2017).

A farsi avanti per rilevare la HSH è stata la Nord/LB della Bassa Sassonia e della Sassonia-Ahnalt, che, nei primi nove mesi dell'anno finanziario 2016, ha registrato una perdita consolidata pari a 736 milioni di euro, dovuta essenzialmente al peggioramento della finanza dello shipping. Siamo ancora lontani dal vedere una riorganizzazione del sistema bancario legato allo shipping capace di superare le sofferenze attuali e potenziali che stanno emergendo. Il tema è ancora sottovalutato nella discussione pubblica.

Le conseguenze dell'ondata nella prima fase, e della risacca nel secondo periodo, si sono fatte sentire con effetti moltiplicatori nello scenario della logistica e del traffico marittimo. Mentre i flussi marittimi erano cresciuti ad un tasso doppio rispetto alla crescita della ricchezza mondiale tra il 1997 ed il 2007, nel decennio successivo della grande gelata ha generato un disaccoppiamento inverso tra produzione e logistica,

stavolta con segno negativo.

La rilevanza degli assetti che si determinano nella rete dei collegamenti tra sistemi economici assume rilievo primario nella configurazione delle dinamiche competitive, e l'adeguamento della organizzazione logistica al contesto economico rappresenta un punto strategico di snodo per il futuro dei sistemi economici: "I servizi forniti dalle infrastrutture svolgono un ruolo cruciale sia nel determinare la qualità della vita dei cittadini sia nel sostenere la produttività delle loro attività economiche ... L'impianto italiano odierno dei nodi portuali – che condizionano l'uso della rete – e degli archi a terra, costruiti sulla economia e sulla geografia dello scorso secolo, è palesemente obsoleto" (Costa, 2017).

Il mercato servito dai porti italiani, a differenza di quanto accade per i porti del Nord Europa, è un mercato nazionale. Il volume e le caratteristiche delle merci importate corrispondono alla tipologia dei consumi interni o della produzione manifatturiera interna; i volumi e le caratteristiche delle merci in export corrispondono alla tipologia delle produzioni nazionali.

In questo scenario i porti italiani hanno seguito l'andamento dei cicli di lungo periodo che sono stati delineati. Dal 1997 al 2007 le movimentazioni complessive sono aumentate quasi ogni anno, fino a raggiungere un picco di 537 milioni di tonnellate nel 2007. Successivamente, la risacca ha iniziato a far sentire i suoi effetti, con andamenti intermittenti, sino a giungere a 458 milioni di tonnellate movimentate nel 2015, vale a dire gli stessi volumi fatti segnare nel 2002.

La crescita della portualità italiana, sino al 2007, è stata sostenuta in egual misura sia nella sua componente internazionale sia in quella nazionale. Negli anni della crisi, invece, i tassi di sviluppo positivi hanno riguardato soltanto l'ambito cabotiero. Nel 2015 i traffici dell'Italia con i Paesi extra UE hanno riguardato 215 milioni di tonnellate, mentre quelli con i Paesi infra UE 66 milioni di tonnellate. Negli ultimi dieci anni la componente extra UE ha perso circa 8 punti a favore del traffico di cabotaggio e di quello infra comunitario. Il ripiegamento nei processi di globalizzazione si legge chiaramente in questi dati.

Le rinfuse liquide continuano a rappresentare la principale modalità di scambio, pur con valori medi nell'ultimo quadriennio inferiori a 200 milioni di tonnellate. I container, dopo aver conosciuto una fase di stasi di quasi dieci anni, nel 2015 hanno incrementato del 12% i propri volumi, fino a giungere a 95 milioni di tonnellate. Il traffico Ro-Ro si mantiene da alcuni anni attorno alla soglia di 85 milioni di tonnellate. In deciso calo, dal 2009, sono i traffici di rinfuse secche, che hanno perso mediamente 25-30 milioni di tonnellate annue rispetto al periodo pre-crisi, mentre le merci varie non unitizzate si collocano quasi costantemente in una fascia tra i 20 ed i 30 milioni di tonnellate.

Il peso della portualità italiana sul totale di quella europea si è leggermente ridotto nel corso degli ultimi dieci anni. Mentre nel 2005 l'Italia aveva una quota del 13,7%

rispetto al traffico complessivo della UE28, tale valore è sceso al 12% nel 2015. In termini di modalità di condizionamento, nel 2015 il peso principale della portualità italiana ha riguardato la merce su Ro-Ro (18%), seguita dalle rinfuse liquide (13%) e dalle merci in container (12%).

I porti del Mediterraneo sono interessati da dinamiche di trasformazione nell'assetto competitivo, che determinano al tempo stesso opportunità di crescita e rischi di marginalizzazione, generati da un lato da fenomeni congiunturali e dall'altro da mutamenti negli assetti geopolitici.

La novità che si impone per effetto di profondi rivolgimenti nella organizzazione concorrenziale tra i mercati riguarda la capacità di integrazione. "Il fronte Sud, Euro-Mediterraneo, per il sistema portuale italiano è una sfida che implica in primo luogo una stretta alleanza tra porti e tra questi e le ferrovie, interporti e centri logistici, lungo i corridoio che dal Mezzogiorno portano nel cuore dell'Europa Centro-Orientale" (Svimez, 2016).

L'intermodalità assumerà fattore chiave di riassetto nelle preferenze del mercato sulla geografia degli scali e delle rotte. L'Italia si presenta a questo appuntamento con una grave deficit competitivo costituito dal fatto che tale tecnica di trasporto si ferma alla gronda Nord del Paese. Ma anche nella parte logistica che oggi presenta la maglia più strutturata di collegamenti esiste un tessuto molto debole. Porti ed interporti non si sono sostanzialmente rilevanti punti di attrazione per l'offerta di servizi ferroviari: nessuna connessione esiste tra porti in Italia e solo 16 sono il numero dei treni settimanali programmati tra interporti (Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, 2016).

La capacità di generare un sistema di offerta integrato tra porti e retroterra logistico non determinerà solo la qualità ed i flussi di traffico marittimo, ma la generazione e la distribuzione del valore aggiunto: "In Europa le aree retroportuali logistiche più efficienti riescono a destinare circa il 30% del traffico ad attività logistiche ad alto valore aggiunto ed il 70% alla logistica distributiva. Il valore aggiunto generato dalle prime è quantificato in circa 2.300 euro per Teu, rispetto a quello indotto dalle seconde di circa 300 euro per Teu" (Svimez, 2016).

L'instabilità sociale ed istituzionale che perdura nell'area del Medio Oriente e del Nord Africa non consente di dispiegare pienamente le potenzialità espansive, in un quadrante economico che non è più solo cerniera tra i grandi blocchi economici ma che può essere anche un autonomo propulsore di sviluppo.

Il segnale immediato delle ricadute determinate dalla instabilità consiste nella riduzione della quota di mercato del Mediterraneo nello scenario globale della crocieristica, un segmento che conosce invece un forte sviluppo a livello internazionale: il peso specifico del Mediterraneo sui flussi crocieristici globali ha visto una riduzione dal 21% al 17% del mercato globale, proprio per effetto di un incremento del tasso di insicurezza generato dalle dinamiche sociali e politiche.

I perduranti conflitti, e le minacce del terrorismo, sono deterrenti alla crescita del mercato delle connessioni passeggeri e cargo nell'area mediterranea, con riflessi che si misurano immediatamente nel traffico crocieristico e che poi si estendono anche al mercato del trasporto delle merci, in quanto viene depotenziato lo sviluppo produttivo ed industriale dei paesi coinvolti nei conflitti in corso.

Tutte le azioni che condurranno a mitigare la congiuntura negativa dal punto di vista della instabilità nell'area mediterranea determineranno impatti potenzialmente positivi sullo sviluppo delle attività di trasporto marittimi, nei diversi segmenti di mercato dei passeggeri e delle merci.

Va valorizzato il percorso di trasformazione strutturale che si sta comunque determinando, al di là degli elementi congiunturali che ne depotenziano le opportunità: il Mediterraneo non è più solo area di transito, ma è potenzialmente un mercato dotato di una propria endogena capacità autopropulsiva. Il Mediterraneo è un mercato da più di 7 milioni di Teu per l'Asia, con traffici ancora fortemente sbilanciati, e quindi con un problema rilevante nella gestione dei container vuoti.

Negli ultimi 13 anni il volume totale delle merci trasportate via mare nel bacino del Mediterraneo è cresciuto di oltre il 123%: nel 2014 è transitato nel Mediterraneo il 19% circa del traffico navale mondiale, percentuale che nel 2005 era del 15%. Anche la crescita del Mediterraneo nel segmento dei contenitori è stata particolarmente rilevante: nel 2013 i primi 309 porti container mediterranei hanno movimentato un traffico pari a 44 milioni di Teu, con un aumento del 382% rispetto ai 9,1 milioni del 1995. Nel 2014 le aree portuali del Mediterraneo sono arrivate a detenere una quota di mercato container del 33% (acquisendo sei punti percentuali rispetto al 2008) contro il 42% del Northern Range, che nello stesso periodo ha perso cinque punti percentuali.

Anche la funzione di cerniera per il trasporto delle merci presenta di per sé elementi che inducono a ritenere sempre più strategico il bacino del Mediterraneo, per effetto del raddoppio dei grandi canali di Panama e di Suez. Gli esiti di questo processo profondo di trasformazione li misureremo nei prossimi decenni, come è inevitabile che accade quando si determinano investimenti infrastrutturali di rilevanza tale da poter generare una riorganizzazione nelle rotte dei collegamenti in modo molto più flessibili, e con aumento della capacità.

In prima approssimazione, si sta determinando una forte competizione tariffaria tra i due grandi canali recentemente raddoppiati (Forcade, Suez resiste al nuovo Panama, 2017). Suez ha abbassato i prezzi del 65%, e - ciononostante - registra un decremento nel 2016 rispetto all'anno precedente delle navi in transito pari al 3,7%, con un calo del volume delle merci pari allo 0,5%. A Panama i transiti sono diminuiti del 5%, con una riduzione dei volumi di merci dell'11%. Tuttavia, gli effetti dell'allargamento di Panama, secondo gli esperti del settore, potranno misurarsi in

modo pieno solo a partire dal 2018.

Ma ancor più rilevante per l'Italia è la potenzialità del traffico Intramed. La flotta che opera nel Mediterraneo nel segmento dei contenitori è composta da 313 navi, di cui 250 full container, con una ventina di multipurpose e poi diverse Con-Ro. Otto navi sono nella classe tra 5 e 6 mila Teu, 10 tra 3 3 4 mila, 165 nelle classi tra mille e 2 mila, ed il resto con una portata inferiore a 1.000 Teu. Con 64 navi MSC rappresenta il 21% della flotta Intramed ed il 22,6% in termini di capacità nominale. E' in questo spazio competitivo di dimensioni significative che si gioca una partita rilevante per i porti italiani, e per i porti campani in particolare.

La persistenza della crisi economica globale, iniziata ormai da un decennio, non consente ancora di valutare le traiettorie che potranno essere percorse nel momento in cui si dispiegheranno, inevitabilmente in modo progressivo, processi di ripresa dei traffici, in funzione di una ripartenza della industria e della domanda che ancora stentano a riprendere ritmi secondo una traiettoria di fuoriuscita dalla crisi.

“Negli anni che vanno dal 2008 al 2013 il nostro Paese ha complessivamente perso 7,7 punti percentuali di PIL e 13,6 di produzione industriale. Nello stesso periodo, gli investimenti in infrastrutture di trasporto si sono più che dimezzati, passando da 21 miliardi di euro nel 2007 a circa 8 miliardi nel 2013” (Angela Cipollone, 2016). E' terminata una fase che aveva visto, tra il 2003 ed il 2008, una accentuazione degli investimenti realizzati nel potenziamento delle infrastrutture, in particolare per la rete ferroviaria nazionale. Insomma, proprio mentre era più necessario investire nelle reti e nei servizi di connessione, il ritmo di miglioramento della performance logistica ha seguito il ciclo di depressione economica, accentuandone l'inclinazione.

La globalizzazione ha significato, nei passati decenni, soprattutto una marittimizzazione della logistica. Se vediamo l'evoluzione della connettività marittima negli anni più recenti, alla staticità del dato dell'Italia, inchiodata al valore del 2013, ha corrisposto un miglioramento di questo indicatore per tutti gli altri principali Paesi europei, con un effetto negativo che si è trasmesso sulla produttività totale dei fattori per l'economia nazionale.

L'indice di connettività marittima, misurato dal *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) dell'UNCTAD, è rimasto inchiodato per l'Italia a 67,4 nel 2016 (rispetto a 67,3 nel 2013), mentre in particolare è aumentato per la Germania dall'88,6 del 2013 al 97,7 del 2016, e per la Spagna dal 70,4 all'86,1.

Nel confronto di competitività tra sistemi industriali e logistici concorrenti su scala comunitaria l'Italia ha perso posizioni, e questo ha influito sugli indicatori di crescita in una fase ancora caratterizzata da una lenta ripresa dopo la lunga crisi dei Paesi industrializzati. Tale scenario nazionale va inquadrato in una dinamica internazionale.

“Nel 2015 i volumi del commercio mondiale marittimo hanno superato i 10 miliardi di tonnellate, per la prima volta nella serie storica dei dati UNCTAD. Il tasso di

crescita dell'attività marittima è stato pari al 2,1%, un incremento significativamente più lento rispetto alla media degli anni precedenti" (UNCTAD, 2016).

Ci troviamo di fronte ad un processo di rallentamento nello sviluppo dei traffici merci che sta modificando profondamente i percorsi che si erano determinati nei decenni precedenti alla crisi economica iniziata nel 2007.

Mentre l'avvio della globalizzazione era stato caratterizzato da un incremento dei traffici marittimi a ritmi di molto superiori rispetto alla crescita della ricchezza mondiale prodotta, ormai da un decennio si sta determinando un fenomeno di natura opposta.

Ancora è prematuro stabilire se si tratti di una inversione di tendenza strutturale, ma la durata del fenomeno comincia a delineare uno scenario di possibile uscita dalla crisi caratterizzato da processi di *reshoring*, vale a dire di risacca degli insediamenti industriali che possono tornare verso gli originari territori, mediante anche forme di protezionismo tali da indurre qualche osservatore a ritenere possibile una traiettoria di de-globalizzazione.

In questo scenario, l'Italia ha registrato nel 2016 una buona performance delle esportazioni, raggiungendo il massimo storico delle vendite correnti (417 miliardi di euro), con un incremento pari all'1,1% rispetto all'anno precedente, ed un avanzo commerciale di 51,6 miliardi; nel mese di dicembre 2016 la crescita è stata pari al 5,7%. L'incremento delle vendite made in Italy è risultato particolarmente rilevante verso la Germania (+10,3%).

Ancor più rilevante è il dato relativo all'incremento delle vendite verso la Cina (+20,9%), il Mercosur (19,9%) e gli Stati Uniti (12,2%). L'industria italiana, da sempre caratterizzata da una forte inclinazione verso le esportazioni, dalle quali dipende sempre più la capacità di crescere, sta manifestando segnali concreti di ripresa. Supportare questo sviluppo dipende in modo particolare dalla adeguatezza logistica, dalla qualità dei servizi di connessione, dalla capacità di sostenere lo sviluppo della commercializzazione dei nostri prodotti con una rete di collegamenti competitivi verso i mercati finali di sbocco.

L'elezione di Donald Trump a Presidente degli Stati Uniti, e l'accento posto fortemente sulla ripresa occupazionale interna al Paese e su possibili misure di protezionismo, rischiano di generare effetti a catena capaci di raffreddare, almeno per un periodo di tempo, la crescita del traffico marittimo delle merci. Una linea di protezionismo da parte degli USA, in uno scenario caratterizzato già da una bassa disoccupazione (4,5%) può determinare tensioni inflazionistiche, aumenti dei tassi di interesse, rivalutazione del dollaro. L'euro può guadagnare competitività.

L'onda di lunga durata, avviata nei decenni precedenti, di gigantismo navale e di aumento esponenziale della capacità produttiva nell'armamento mondiale, sta generando d'altra parte una tensione finanziaria ed industriale nel settore marittimo. L'esposizione verso il sistema bancario determinata dagli investimenti già

decisi, rispetto alla capacità della domanda di generare flussi di reddito adeguati a remunerare il servizio del debito ed il capitale investito, sta determinando una forte tensione nell'assetto del mercato.

Gli esiti di questo processo delineano una robusta riorganizzazione del mercato, generando da un lato l'espulsione dal mercato dei soggetti più deboli (ne è testimonianza il fallimento del settimo armatore mondiale, la società coreana Hanjin Shipping), mentre dall'altro si stanno formando grandi alleanze tra i principali operatori del settore, per formare quelle economie di scala capaci di migliorare il coefficiente di utilizzazione delle flotte esistenti, e di resistere alla tendenza verso la riduzione costante dei prezzi nei servizi marittimi, in particolare nel settore del container.

Nonostante lo scenario di perdurante debolezza della domanda mondiale, la tendenza al gigantismo ed all'incremento nella capacità produttiva non si è ancora arrestata. "La flotta mondiale è cresciuta del 3,5% nei dodici mesi sino al primo gennaio 2016. Si tratta dell'incremento più basso a partire dal 2003, pur tuttavia ancora più elevato rispetto alla crescita della domanda" (UNCTAD, 2016).

Ma, mentre il conflitto tra potenziamento delle flotte marittime e debolezza perdurante della domanda genera una necessità di riorganizzazione dell'armamento mondiale, la rete dei collegamenti e le traiettorie della logistica stanno consolidando il ruolo di leadership dei servizi di mobilità nella configurazione degli assetti mondiali.

Per lo sviluppo economico e per la competitività tra sistemi il meccanismo di funzionamento che determina la gerarchia tra le economie internazionali è in corso di profonda trasformazione: "La connettività ha sostituito la divisione del lavoro come nuovo paradigma dell'organizzazione globale. La raffigurazione delle nostre infrastrutture ci dice molto di più sul funzionamento del mondo che non le cartine politiche con i loro confini" (Khanna, 2016). L'attenzione va posta non solo alla geografia delle infrastrutture, ma alla mappa dei servizi di connessione che generano la rete logistica in base alla quale opera l'economia del nostro tempo.

Nel corso della storia la concorrenza tra sistemi portuali è sempre stata rilevante di chi stava vincendo nel tiro alla fune della *supply chain*. Questo principio vale ancor di più nei nostri tempi, proprio per la modificazione profonda nei paradigmi competitivi che portano in primo piano la capacità di tessere una tela di connessioni adeguata a generare ricadute positive sul sistema economico territoriale nel suo insieme.

Gli impatti di questa trasformazione saranno estremamente rilevanti e muteranno i principi cardine che hanno informato la società mondiale nel corso degli ultimi decenni: "Come in passato il mondo si è evoluto da imperi integrati verticalmente a Stati interdipendenti orizzontalmente, così ora si sta procedendo verso una civiltà globale di rete, la cui mappa dei corridoi di connessione sostituirà le mappe

tradizionali dei confini tra gli Stati” (Khanna, 2016).

La connettività logistica ed il sistema dei collegamenti diventano un paradigma determinante per la definizione dell’assetto geostrategico mondiale, mentre i nodi della rete, che sono rappresentati dalle grandi aree metropolitane, accresceranno la loro importanza nell’assetto dei poteri istituzionali: “Ci stiamo muovendo verso un’era in cui le città avranno più peso degli Stati e le *supply chain* costituiranno una fonte di potere più importante delle forze armate ... La competizione per la connettività sarà la corsa agli armamenti del XXI secolo” (Khanna, 2016).

Proprio mentre la qualità dei collegamenti assume una crescente rilevanza nella definizione delle gerarchie competitive tra i sistemi economici internazionali, l’Italia registra un posizionamento inadeguato ed un arretramento ancora in corso sugli indicatori della qualità logistica.

“Secondo la nota classifica della Banca Mondiale sull’efficienza dei servizi logistici, l’Italia è al ventiquattresimo posto, mentre nei primi dieci posti sono presenti sei Paesi aderenti alla Unione Europea: questo gap condiziona pesantemente la competitività dell’industria italiana, non solo in termini di costo delle operazioni, quanto soprattutto in termini di efficienza e di posizionamento sui mercati internazionali. Rispetto alle precedenti edizioni del Rapporto della Banca Mondiale (la prima risale al 2007), il nostro Paese ha perso altre due posizioni. In pratica, considerando il divario nelle performance logistiche registrato dalla Banca Mondiale tra Italia e Germania, tale differenziale corrisponde a 1,08 giorni aggiuntivi per la movimentazione delle merci dal porto al magazzino dell’azienda, pari ad una perdita di efficienza dell’11,5% per il Paese nel complesso” (Spirito, 2016).

Cambiano anche le tecniche di gestione attraverso le quali le forze economiche ed istituzionali interagiscono, per esercitare la propria capacità egemonica in un sistema di relazioni guidato dalle connessioni. “L’obiettivo strategico in una *supply chain world* non è il dominio, che comporta obblighi, ma l’influenza, ossia il *leverage*, che genera valore” (Khanna, 2016). E’ il *soft power* ad essere maggiormente rilevante, e non più l’*hard power*, come è stato nel corso del XX secolo (Nye, 2005).

La struttura del sistema distributivo delle merci, intanto, si sta radicalmente modificando, per effetto della crescita esponenziale del commercio elettronico. Tale evoluzione determinerà nel corso del tempo mutamenti strutturali anche nella organizzazione della logistica e del trasporto merci.

L’Italia, per ora, è fanalino di coda nella Unione Europea. Mentre i principali Paesi presentano una quota di mercato dell’e-commerce sul totale delle vendite al dettaglio molto robusta, e significativamente in crescita (in UK il 13,5%, in Germania il 10% ed in Francia il 6,9%), l’Italia registra nel 2014 solo il 2,1% delle vendite attraverso il commercio elettronico, un valore molto distante anche rispetto alla media europea (7,2%). C’è da attendersi un radicale mutamento nei prossimi anni.

Il paradigma stesso dell'industria sta attraversando una fase di profonda rivisitazione, soprattutto per quanto riguarda i perimetri che tradizionalmente erano molto marcati tra manifattura, trasporto e logistica: "I confini, una volta più definiti tra i diversi segmenti delle attività di trasporto e di logistica, tendono a farsi meno netti, e stanno nascendo industrie conglomerate che si propongono di raggiungere masse critiche su scala mondiale tali da superare barriere settoriali, svolgendo una funzione più baricentrata sul ruolo di integratori di sistema, che non di operatori specializzati" (Spirito, 2016).

Insomma, ci troviamo in una delicata fase di passaggio dell'industria del trasporto e della logistica, nel cui ambito si inserisce il settore armatoriale mondiale, che deve traghettarsi da un ciclo della domanda mondiale di crescita esponenziale dei traffici, che ormai abbiamo alle spalle, verso uno scenario dettato ancora da una grande incertezza sulle traiettorie future di un mercato che è comunque in un ciclo di profonda ristrutturazione.

"La logistica, ambito più ampio del semplice trasporto, è intelligenza che lavora nel territorio" (Confcommercio & Isfort, 2016). In questo contesto si inserisce il sistema delle connessioni e dei traffici nel bacino del Mediterraneo.

Per l'Italia il cluster dell'economia marittima costituisce una quota significativa del sistema economico nazionale, ed anche per questa ragione risulta strategico intercettare le traiettorie di cambiamento dei mercati per non perdere ulteriore terreno di competitività rispetto alle altre principali economie mondiali. In termini di prodotto interno lordo il cluster marittimo contribuisce per poco più del 2% alla formazione del reddito nazionale, con unità di lavoro dirette pari a circa 170.000 unità, ed unità di lavoro indirette di poco meno inferiori al mezzo milione di unità (Censis, 2015). Anche il valore aggiunto per unità di lavoro nel cluster marittimo presenta un valore significativo, superiore ai 68.000 euro annui.

L'effetto moltiplicatore del cluster marittimo sul sistema economico e produttivo dell'Italia è consistente: cento euro spesi nell'ambito del cluster marittimo (per investimenti o approvvigionamenti), sono in grado di attivare 255 euro di reddito complessivo. Alla stessa stregua, 100 nuove unità lavorative operanti nel cluster marittimo, attivano 176 unità di lavoro nell'economia italiana (Censis, 2015).

Si tratta di un settore dell'economia nazionale che ha rilevanza di per sé, ma che presenta anche un effetto di ricaduta importante dal punto di vista della competitività e della produttività totale dei fattori per l'industria manifatturiera del nostro Paese, che, avendo una forte vocazione all'export, è condizionata nelle proprie performance dall'efficienza della rete dei collegamenti con i mercati internazionali.

L'area mediterranea costituisce già, ed ancor di più rappresenterà nei prossimi anni, un mercato di interscambio commerciale particolarmente strategico per l'Italia. Migliorare la connettività e la qualità dei collegamenti tra il nostro Paese ed il

sistema delle economie mediterranee costituisce un asse di intervento prioritario per migliorare la produttività totale dei fattori e per finire uno strumento di vantaggio concorrenziale all'economia nazionale nel suo insieme.

Occorre, quindi, delineare l'andamento e i possibili futuri scenari dello *shipping* nel Mediterraneo, che non si limita più ad essere un'area di transito per i flussi internazionali di merci che da Est sono diretti ad Ovest, ma sta diventando una regione di scambio autonoma per effetto dell'aumento dei flussi intra-mediterranei dovuta allo sviluppo dei Paesi della Sponda Sud-Est e per l'incremento dei flussi commerciali tra i Paesi Sud-Sud.

In questo contesto, chiare appaiono le potenzialità di sviluppo dei Paesi europei che si affacciano sul bacino e, in particolare dell'Italia e dei porti campani, che vantano oltre ad un posizionamento geografico favorevole, anche consolidati rapporti commerciali con i Paesi dell'area Med.

Il Mezzogiorno d'Italia parte da una batteria di indicatori nella struttura economica che ne penalizzano le potenzialità dal punto di vista dello sviluppo logistico: un andamento del PIL mediamente inferiore rispetto a quello nazionale, un PIL pro-capite nettamente inferiore a quello medio italiano, una produzione industriale che pesa interno al 9% del valore aggiunto totale rispetto al 20% circa dell'Italia settentrionale, un tasso di disoccupazione elevato, soprattutto tra la fasce più giovani, un grado di apertura ai mercati esteri inferiore alla media del Paese (Sergio Curi; Fabrizio Dallari; Marco Spinedi, 2015).

Questi elementi strutturali determinano una base produttiva ed un tessuto economico che non riesce ad essere elemento propulsore per lo sviluppo del sistema logistico. Quanto l'un elemento sia causa dell'altro è dibattito difficilmente risolvibile in poche battute.

Quello che è certo è che tra sottosviluppo industriale e debolezza logistica esiste una matrice di interdipendenza che condiziona il futuro del Mezzogiorno, della sua industria e della sua portualità. "Se la logistica difetta, il territorio è deficiente (o in ritardo competitivo), nel senso letterale del termine, cioè mancante di qualche facoltà: la facoltà che manca è quella di rendere competitivo l'impiego dei fattori della produzione" (Confcommercio & Isfort, 2016).

Esiste un "logistic divide" che investe il sistema dell'economia meridionale, che deve essere colmato con azioni di politica e di gestione, non solo negli investimenti, ma anche nelle condizioni operative di funzionamento nel sistema dei servizi di connessione "da un punto di vista trasportistico, è necessario colmare quel gap che divide le performance trasportistiche, e conseguentemente economiche, dei territori posti a Nord ed a Sud del nodo di Bologna" (Confcommercio & Isfort, 2016). Per comprendere il sistema dei collegamenti e delle rotte nella sua interezza, l'attenzione va rivolta alle rotte internazionali, quindi al *transshipment* da un lato, ed allo *Short Sea*, nonché alla navigazione di cabotaggio dall'altro, segnalando l'impatto

che i fenomeni post crisi, principalmente gigantismo navale e investimenti infrastrutturali da parte delle aree e dei paesi della sponda Sud-Est, hanno avuto, e potranno determinare, sulla configurazione portuale del Mediterraneo.

Nella ripartizione delle rotte per il traffico globale dei contenitori, va sottolineato che la quota maggiormente rilevante è determinata dalle rotte intraregionali e dai collegamenti sud-sud (40%), mentre la rotta nord-sud pesa per il 18%, i collegamenti primari tra est ed ovest il 29% ed i collegamenti secondari tra est ed ovest il 13% (UNCTAD, 2016).

In questo quadro, per la attrattività dei porti e per la competitività delle compagnie armatoriali diventa determinante lavorare “sulla integrazione orizzontale tra navigazione Deep See con l’attività di feederaggio realizzabile con navi Ro-Ro multipurpose che si traducono nell’interscambio di container e rotabili provenienti da diverse rotte e convergenti in uno stesso porto” (Svimez, 2016).

Si aprono nuovi scenari nei quali la tradizionale classificazione tra segmenti di mercato distinti nell’ambito del mercato portuale troverà soluzioni più sfumate e convergenti, per ricercare quelle economie di scala e di scopo che diventano vitali per poter reggere uno scenario ancora a domanda debole.

“Il traffico Con-Ro offre significativi vantaggi per i porti meridionali, sia di carattere economico, sia di tipo operativo, in quanto si caratterizza per una significativa flessibilità” (Svimez, 2016). Non si può quindi assumere un atteggiamento di difesa dei flussi di traffico esistenti, oppure di competizione interna tra sistemi portuali limitrofi: occorre avere capacità di offrire soluzioni innovative per un fenomeno di convergenza tra modalità marittime destinato a trasformare l’assetto del mercato per come abbiamo imparato a conoscerlo nel corso degli ultimi decenni.

Aprire nuovi orizzonti fa parte della sfida che ci sta davanti. L’Oesempio di Tanger Med e del Marocco ci deve indurre a riflessioni strategiche sulla modalità con la quale è possibile proporsi al mercato con soluzioni innovative: “L’intuizione di successo è stata quella di affiancare il RO-RO al *transhipment*, generando in tal modo un traffico SSS sia merci che passeggeri che alimenta il porto, e che dal porto viene alimentato” (Forte, 2017).

Non ha più senso vedere una dinamica del sistema portuale a compartimenti stagni, con suddivisioni rigide tra tecniche di trasporto marittimo. Il futuro sta nella contaminazione e nella capacità di valorizzare una esperienza italiana di successo, come quella delle autostrade del mare, che ha rafforzato un filone di offerta intermodale capace di affiancarsi alla intermodalità terrestre che da sola non si è dimostrata in grado di risolvere in modo competitivo il rapporto tra porti e destinazioni finali.

Spesso si è nel passato sottolineato il tema della scarsità degli spazi di banchina portuale come elemento di strozzatura nella crescita dei traffici. Non è questo il punto strategico sul quale concentrare l’attenzione primaria. Nella relazione della

Corte dei Conti della Unione Europea per il 2016 si evidenzia che il tasso di utilizzazione dei porti per i container nella Unione Europa è in genere nettamente inferiore al livello mondiale del 67% (Forcade, I terminal a scartamento ridotto, 2017).

Emerge quindi un tema di migliore sfruttamento degli spazi di banchina esistenti e di incremento nella produttività del capitale investito, che costituisce una priorità rispetto alla costruzione di nuovi spazi di banchina. La misurazione di questo indicatore costituisce una variabile critica di analisi per evitare ulteriori immobilizzazioni di capitale, prima che siano stati pienamente sfruttati gli asset esistenti.

Sulla geografia competitiva dei porti e delle banchine saranno decisive le scelte delle grandi compagnie armatoriali, che, a seguito dei processi di riorganizzazione determinati dalla crisi della domanda, tenderanno a rivedere in modo significativo la rete dei collegamenti, e la mappa degli scali strategici.

In particolare, va esaminato lo scenario competitivo dei porti con riferimento alla dimensione euro-mediterranea, evidenziando le caratteristiche e le prospettive di sviluppo degli scali nelle diverse aree in cui si suddivide il bacino. La questione è diventata di rilievo per il crescente interesse mostrato dagli operatori terminalistici internazionali verso i porti non UE del bacino, per le facilitazioni burocratiche e amministrative di quelle aree finalizzate ad attirare investimenti esteri e per i cambiamenti delle condizioni socio-economiche che stanno interessando i Paesi del Nord Africa.

Deve aprirsi una dimensione di politica per la logistica che, in particolare per il Mezzogiorno d'Italia, sia in grado di integrare maggiormente produzioni di eccellenza, sistema portuale ed industria armatoriale: è necessaria "una maggiore attenzione dei decisori pubblici e privati alla logistica economica, all'economia del mare, alla portualità ed all'industria armatoriale, ed al trasporto in genere, che porterebbe ad un disegno di sviluppo basato, per le produzioni di eccellenza, sulle filiere territoriali logistiche, quale strumento di sviluppo di vaste aree" (Forte, 2017).

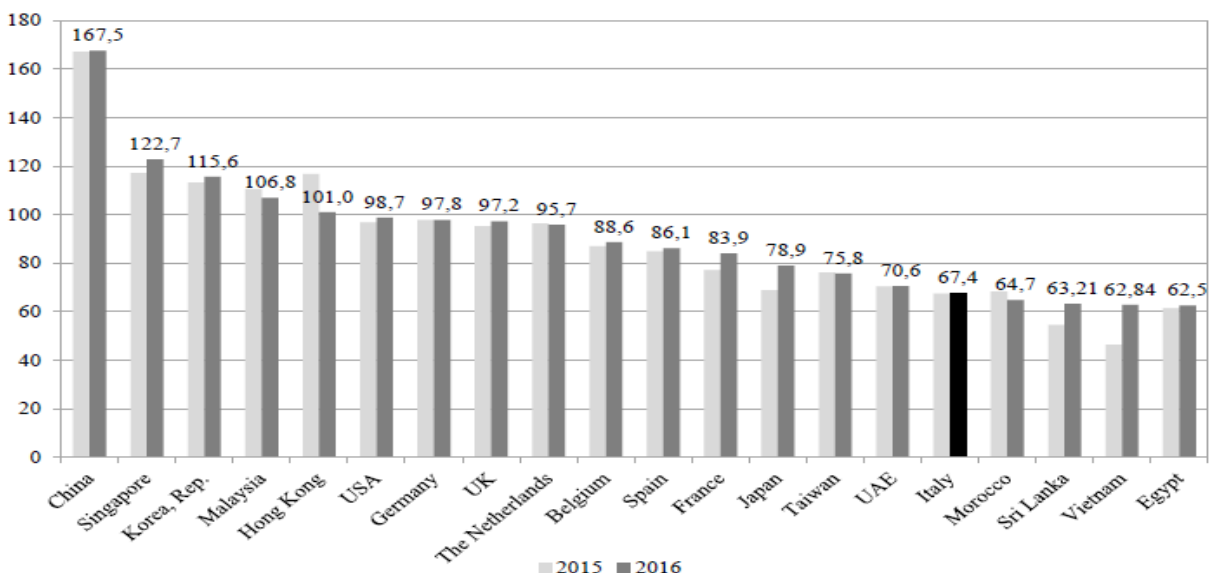
Capitolo 2 - L'analisi degli indici internazionali di competitività.

Misurare l'efficienza e la qualità delle connessioni costituisce uno degli elementi attraverso i quali valutare la produttività totale dei fattori delle economie internazionali, in uno scenario nel quale la logistica costituisce una componente crescente del valore aggiunto prodotto. Questo gruppo di indicatori consente di definire un "quadro della competitività marittima" del nostro Paese, di carattere infrastrutturale e imprenditoriale rispetto ai principali Paesi competitor nel Mediterraneo.

Al fine di consentire un confronto immediato, sono stati utilizzati alcuni indicatori che misurano la *connettività marittima* e la *performance logistica*.

Grafico 1

I Top 20 Paesi in termini di Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)
(Cina 2004 = 100)



Fonte: elaborazione SRM su dati Unctad

Nel 2016 l'Italia si è dunque posizionata al 16° posto in termini di connettività marittima misurata dal Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) dell'Unctad.

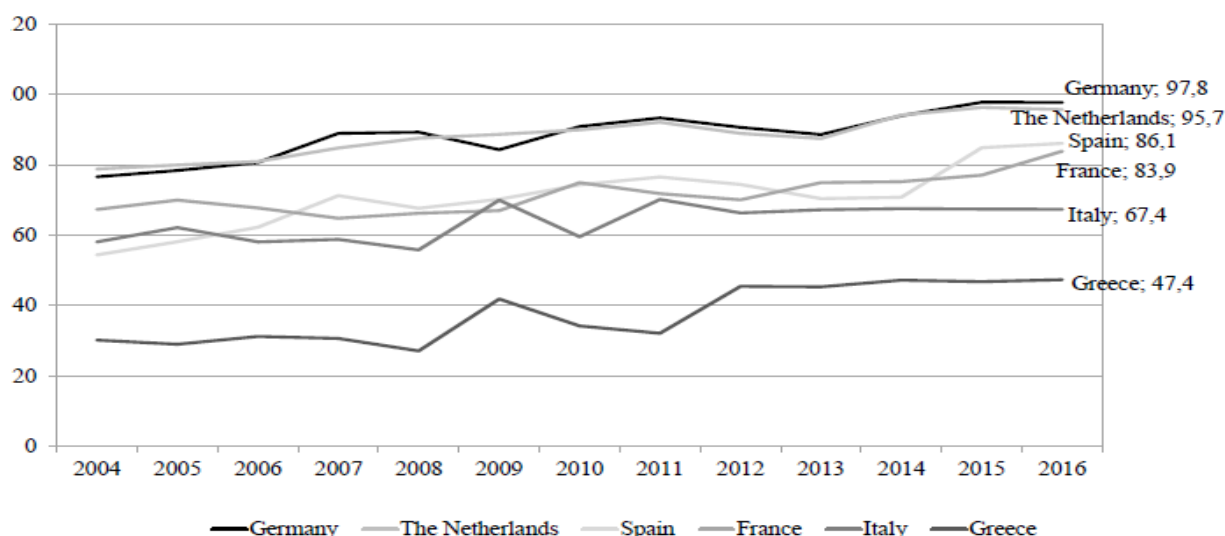
L'indice è stato pari a 67,4, in linea con il 2015, ma in crescita di circa 10 punti rispetto al 2004, quando l'indice valeva 58,1. Resta il dato, sottolineato in precedenza, di una staticità dell'indicatore che riguarda il nostro Paese dal 2013 in avanti, mentre gli altri principali Paesi hanno fatto registrare un miglioramento.

Il LSCI dell'Italia resta comunque al di sotto di quello registrato dai partner europei, con particolare riferimento a quello della Germania e dell'Olanda, ed anzi cresce la forbice nel tempo, con una ricaduta sulla competitività complessiva del sistema economico.

L'analisi del trend di questo indicatore mostra però come nel periodo considerato l'Italia si sia distanziata rispetto ai competitor più forti e abbia perso posizioni rispetto a quelli inizialmente più vicini come Spagna e Francia.

Grafico 2

*Dinamica del Liner Shipping Connectivity Index (LSCI):
un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei
(2004-2016; Cina 2004 = 100)*



Fonte: elaborazione SRM su dati Unctad

Il *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) misura la competitività del settore marittimo di un Paese. Esso offre indicazioni su quanto un Paese è ben connesso nella rete marittima globale. Il LSCI viene calcolato annualmente dalla *United Nations Conference on Trade and Development* (Unctad) sulla base di 5 componenti:

- numero di navi;
- capacità in termini di container;
- dimensione massima delle navi;
- numero di servizi;
- numero di aziende le cui navi container utilizzano i porti di un Paese.

Per ciascun Paese, il valore di ciascun componente viene rapportato al valore massimo registrato dal componente nel 2004. Per ciascun Paese poi si effettua la media delle cinque componenti; essa viene rapportata alla media massima del 2004 e moltiplicata per 100. Pertanto i dati sono indicizzati al valore della Cina nel

2004 (Cina 2004 = 100).

Riguardo alla performance logistica, nel 2016 l'Italia si è piazzata al 21° posto. Il **Logistics Performance Index (LPI)** della World Bank è stato pari a 3,76, in lieve aumento rispetto a quanto registrato nel 2007, quando l'indice valeva 3,58. Con riferimento ai parametri di valutazione qualitativa, la migliore posizione con un punteggio di 4,03 viene registrata dall'Italia sul criterio della frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti, mentre il punteggio più basso (3,45) riguarda le dogane.

Il *Logistics Performance Index* è un sistema di indicatori costruito dalla World Bank ed è uno strumento di analisi comparativa creato per aiutare i paesi ad identificare le sfide e le opportunità che devono affrontare/cogliere per migliorare le loro prestazioni logistiche. Il LPI 2016 confronta le performance logistiche di 160 paesi. Il LPI si basa su un sondaggio a livello mondiale di operatori a terra (spedizionieri e corrieri), che forniscono un feedback sulla capacità logistica dei Paesi in cui operano e con cui commerciano.

Essi combinano una conoscenza approfondita del Paese in cui operano con valutazioni qualitative di altri Paesi in cui hanno relazioni commerciali. Il feedback degli operatori è integrato con dati quantitativi sulle prestazioni dei componenti chiave della catena logistica del Paese in cui operano.

Il *Logistics Performance Index* riassume i risultati dei paesi su sei aree di valutazione complementari:

1. efficienza nel processo di sdoganamento;
2. qualità delle infrastrutture relative al commercio e al trasporto;
3. facilità di predisporre spedizioni competitive in termini di prezzo;
4. competenza e la qualità dei servizi logistici;
5. capacità di rintracciare e seguire le spedizioni;
6. frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti.

Le performance deludenti dettate dalle statistiche internazionali prese sinora in considerazione sono anche il frutto di mancate scelte strategiche nella allocazione delle priorità indispensabili per definire una gerarchia logistica del sistema nazionale: "La dispersione dei finanziamenti tra più porti, che in molti casi genera sovraccapacità in alcuni e congestione da sovrautilizzo in altri, è la risultante delle precedenti criticità che conducono alla inefficienza dei terminali del trasporto marittimi. ... Nei porti italiani le operazioni di preparazione dei documenti, trasporto interno e movimentazione, sdoganamento, ispezioni e movimentazione al porto ed al terminale, richiedono in media complessivamente per le operazioni di esportazione 19 giorni, e un costo di 1.195 dollari, mentre in Germania e nei Paesi Bassi richiedono rispettivamente 9 e 7 giorni e poco più di 900 dollari" (Fabio Carlucci, 2016).

Capitolo 3 - La rinnovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi.

Negli ultimi anni si è assistito ad un progressivo rafforzamento del ruolo del Mediterraneo negli scambi commerciali globali, poiché il bacino rappresenta una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati: da un lato attraverso di esso si svolgono i servizi di linea che collegano l'Asia con l'Europa, mentre dall'altro rappresenta il passaggio per gran parte delle rotte che solcano l'Atlantico.

Ma il Mediterraneo rappresenta anche un'area molto importante per i traffici a corto raggio, in direzione nord sud, in particolare in modalità Ro-Ro, sia nelle rotte interne al bacino su scala sovranazionale, sia nelle rotte interne italiane, per effetto dello sviluppo delle autostrade del mare.

In uno scenario caratterizzato da una bassa crescita delle economie industrializzate nei Paesi dell'Europa continentale va osservato che la presenza dell'area mediterranea costituisce un fattore di dinamismo e di potenziale crescita che va colta con particolare interesse ed attenzione.

Questo aspetto vale in particolare per l'Italia: "Tra il 2006 ed il 2015, le esportazioni italiane hanno confermato tale funzione di motore, continuando a crescere a ritmo decisamente superiori a quello delle altre componenti della domanda aggregata e raggiungendo oltre il 30% del PIL, un livello mai raggiunto negli ultimi decenni ... superando per la prima volta i 400 miliardi di euro nel 2015" (Spinedi, 2016).

Inoltre, esaminando l'andamento dell'interscambio commerciale da e verso i Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo e verso i Paesi del Golfo, si registra dal 2001 una crescita costante, che avviene per oltre il 75% via mare.

Dall'esame dei flussi di navi container nelle tre maggiori rotte Est-Ovest nel ventennio 1995- 2015, si rileva che, mentre i transiti di container sulla rotta Asia-Europa (via Suez e Mediterraneo) sono cresciuti dal 27% del 1993 al 42% del 2015, nello stesso periodo sulla "TransPacific" sono calati dal 53% al 44% e in quella "Transatlantic" dal 20% al 13%.

Ulteriore conferma di questo andamento si trova nelle statistiche relative al passaggio attraverso il canale di Suez che vedono un +124% delle merci in transito dal 2001 al 2015, e circa il 75% di queste sono riconducibili alle rotte Far- East Europe (SRM, 2016).

In questo contesto il raddoppio del Canale di Suez, portato a termine nel 2015, ha permesso il passaggio nei due sensi delle navi contemporaneamente alzandone il numero e riducendo il tempo stesso del passaggio. Circa il 75% del traffico che transita attraverso Suez è riconducibile alle rotte Far East – Europa. Il canale è diventato la porta di accesso dei prodotti cinesi in Europa. Attraverso Suez sono transitati 823 milioni di TEU di merci pari all'8 – 10 % del traffico mondiale, con un volume di passaggi pari a circa 17.500 navi all'anno.

Questa linea di tendenza si inserisce nell'ambito della traiettoria, precedentemente

descritta, del *gigantismo* marittimo, che ha reso quella Trans - mediterranea la rotta privilegiata per i traffici con il Far East in quanto il Canale di Suez presenta caratteristiche strutturali compatibili con il transito delle grandi navi portacontainer. Nel 2012 le navi oltre i 10.000 TEU erano solo il 13% del totale di quelle in circolazione nei mari; oggi questa percentuale è salita al 23%, e le previsioni – operate sulla base degli ordini di costruzione già firmati – è di arrivare al 32% nel 2019 (SRM, 2016).

Il fenomeno del gigantismo navale, a sua volta, ha generato una tendenza strutturale all'oversupply, in particolare nel segmento dei container che ha avuto come effetto la generalizzata riduzione dei noli, diminuendo la redditività dei carrier. A fine agosto 2016, Hanjin, settima compagnia al mondo di container, ha richiesto l'amministrazione controllata. Hanjin era proprietaria di 132 navi, di cui 102 portacontainer, con una capacità complessiva di 635.000 TEU e con una quota di mercato sulla flotta mondiale del 3%.

“Il fallimento di Hanjin e le vicissitudini di tante altre compagnie del Far East ... squarciano il velo su un capitalismo asiatico di cui avevamo una visione mitologica, lo ritenevamo aggressivo ma sagace, invece si rivela di una fragilità preoccupante, tamponata solo dagli aiuti di Stato, e pieno di personaggi senza scrupoli, capaci di mandare all'aria imperi industriali” (Bologna, Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza navale, 2017).

Ma il ricorso a navi sempre più grandi ormai si è diffuso nell'industria dello shipping, frutto di una stagione che tendeva a considerare strutturale una crescita della domanda mondiale a due cifre ogni anno. Tale fenomeno sta inducendo, in uno scenario caratterizzata da un raffreddamento della domanda, alla costituzione di alleanze tra i principali carrier, per rispondere alla necessità di razionalizzare le rotte, migliorare i coefficienti di riempimento, ridurre le pressioni competitive sui prezzi dei noli.

Questa evoluzione strategica segue alla concentrazione proprietaria che era già cominciata nel settore, con la fusione tra COSCO e CSCL, l'acquisizione di UASC da parte di Hapag Lloyd, di Hamburg Sud da parte di Maersk, l'annunciata alleanza tra le giapponesi NYK, K Line e MOL.

Le grandi alleanze tra i carrier stanno già cambiando il mercato. Il recente processo di aggregazioni, fusioni ed acquisizioni continua: i top 5 ocean carriers controllano oggi approssimativamente il 54% della flotta container mondiale: nel 2005 questa percentuale era intorno al 36%. Sono tre i principali raggruppamenti che costituiscono l'ossatura del traffico contenitori mondiale:

- Ocean Alliance è composta da CMA, Cosco Shipping, Evergreen, OOCL
- The Alliance è composta da Hapag Lloyd, NYK, MOL, K-line, Yang Ming
- 2 M è formata da Maersk ed MSC.

Nel 2020 il mercato sarà nelle mani delle otto principali imprese unite nei tre raggruppamenti di primario livello, con una previsione di quote crescenti traffico sotto il loro controllo. Sulla rotta Asia – Europa i principali player saranno The Alliance (27%), Ocean Alliance (35%), 2M (34%).

Sulla rotta TransPacific invece The Alliance controllerà il 34%, Ocean Alliance il 40%, 2M 20%. La Ocean Alliance potrà contare su una flotta di circa 330 navi container con una capacità di 3,5 milioni di TEU.

Va però osservato che “i vantaggi dell’alleanza (razionalizzazione dei servizi, riduzione dei costi, migliore utilizzo del naviglio, ecc.) cadono miseramente appena scendono a terra, dove ciascuna compagnia mantiene i suoi accordi particolari con i terminal, con la ferrovia, con l’autotrasporto, differenti ed in concorrenza con quelli delle altre” (Bologna, Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza navale, 2017). C’è quindi ancora molta strada da percorrere sul fronte della integrazione delle catene logistiche e sulla visione integrata di un ciclo door to door in grado di offrire alla clientela quel valore aggiunto di efficienza determinante per realizzare un salto di qualità necessario per sostenere l’innovazione dei cicli produttivi ed industriali.

Le profonde trasformazioni che si stanno determinando nel traffico containerizzato non devono indurre, come spesso è accaduto nei decenni passati, a trascurare le dinamiche negli altri segmenti di mercato del trasporto marittimo delle merci: pensiamo al traffico Ro-Ro, ai flussi commerciali delle materie prime ed al traffico di prodotti petroliferi. Questo aspetto assume rilievo importante per la portualità italiana, che si caratterizza per propria identità *multipurpose*.

Anche negli altri segmenti di mercato si sono conosciute, nei decenni passati, stagioni di gigantismo armatoriale. È stato il caso in particolare delle navi petroliere che, con l’entrata in servizio della serie mammoth e della relativa classe ULCC (ultra large crude carrier) raggiunsero la capacità di carico trasportabile di 550.000 tonnellate. Poi, le dinamiche di forte instabilità congiunturale del traffico petrolifero, legato alle dinamiche della domanda e dei prezzi, unito al catastrofico incidente occorso alla Exxon Valdez, hanno indotto ad un ripensamento sulla opportunità di ricorso al gigantismo marittimo (Bernardi, 2016).

In questo contesto, l’obiettivo del rilancio dell’Italia (e dei porti campani) - quale asse strategico dei traffici all’interno del Mediterraneo - è possibile perché vi sono presupposti, non solo geografici ma soprattutto commerciali, sui quali bisogna lavorare per generare una matrice di vantaggi competitivi e di attrattività adeguati per determinare un posizionamento adeguato alla crescita sostenibile.

Il bacino mediterraneo risulta presidiato da *player* attivi nei vari segmenti di *business* (container, rinfuse e Ro-Ro), contraddistinti da dimensioni aziendali e strategie industriali molto diverse. Accanto alle grandi *shipping company*, che mirano a

intercettare i principali flussi di traffico *deep sea* anche attraverso il controllo dei maggiori porti dell'area, si collocano un insieme di imprese di dimensioni minori, focalizzate su specifici segmenti di mercato o su particolari direttrici di traffico *short sea*.

Capitolo 4 - Le relazioni commerciali marittime nel Mediterraneo

Per definire il quadro dello scenario competitivo che va fronteggiato, occorre partire dalla conoscenza dei flussi, e da ragionevoli previsioni sulla evoluzione di medio termine. Innanzitutto, è opportuno sottolineare che “il Mediterraneo è un insieme di vie marittime e terrestri collegate tra di loro: è un’area contraddistinta dal flusso e dal movimento di viaggiatori, merci, idee e significati; uno spazio movimento secondo la definizione di Braudel” (Masciopinto, 2016).

Questa caratteristica storica millenaria costituisce un legame che va al di là delle dimensioni quantitative, che pure sono importanti nel dimensionamento delle attività commerciali. Le prime statistiche prese in esame sono finalizzate ad inquadrare le relazioni commerciali nel bacino del Mediterraneo, in particolare evidenziando il ruolo dell’Italia.

Nel 2015 l’interscambio marittimo tra l’Italia e l’area del Mediterraneo Allargato è stato pari a 50,7 miliardi di euro, valore stabile rispetto al 2014. L’area del Mediterraneo Allargato è una area definita da SRM, suddivisa in due polarità, ed include i seguenti Paesi:

- Paesi del *Sud Mediterraneo* (Algeria, Egitto, Giordania, Israele, Libia, Libano, Marocco, Siria, Tunisia, Turchia);
- Paesi del *Gulf Cooperation Council – GCC* (Oman, Bahrain, Kuwait, Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti).

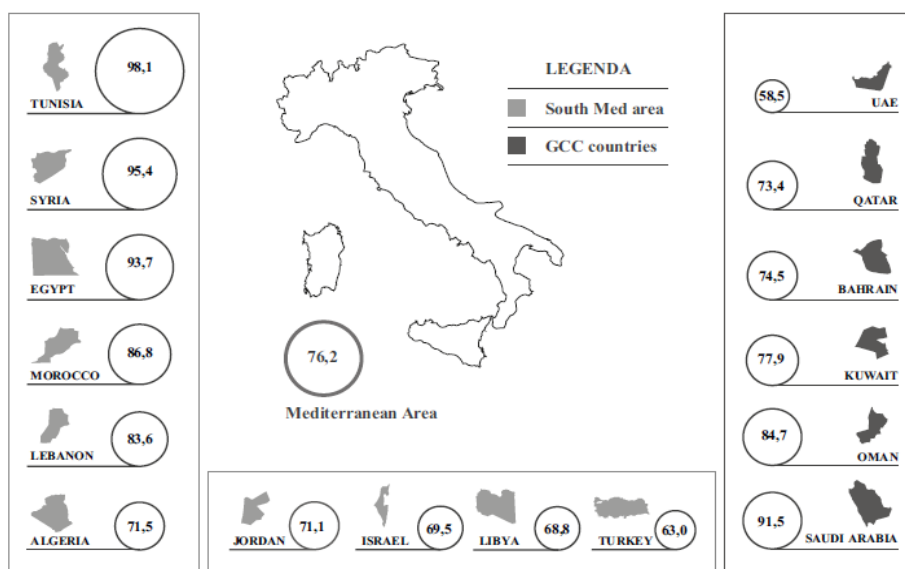
Negli ultimi quindici anni l’interscambio è cresciuto di circa 20 miliardi, anche se un deciso rallentamento è stato osservato a partire dal 2012. Tra i Paesi monitorati, nel 2015 la Turchia resta il primo partner italiano (11,4 miliardi di euro il commercio marittimo tra i due Paesi; +9,3% sul 2014); seguono Arabia Saudita e Tunisia, entrambi con scambi in calo. In crescita l’interscambio commerciale via mare con gli Emirati Arabi Uniti.

Le esportazioni marittime dell’Italia verso l’area del Mediterraneo Allargato nel 2015 sono state pari ad un valore di 31,4 miliardi di euro (in crescita del 3,7% sul 2014). L’export nel 2015 è aumentato in quasi tutti i Paesi. Significativo l’incremento verso gli Emirati (+25,9%).

L’interscambio marittimo rappresenta il 76,2% dell’interscambio commerciale tra l’Italia e l’Area del Mediterraneo Allargato. L’incidenza supera l’80% negli scambi con la Tunisia, la Siria, l’Egitto, il Marocco, Arabia Saudita e Oman. Con riferimento ai Paesi del Sud Mediterraneo, l’incidenza delle esportazioni via mare sul totale (78,4%) supera quella osservata per le importazioni (72,5%). Per quanto riguarda i GCC accade l’inverso: le esportazioni via mare rappresentano il 70,1% del totale, mentre l’import via mare è il 91,7% del totale.

Infografica 1

L'importanza del commercio marittimo nell'interscambio italiano con i Paesi del Mediterraneo (incidenza % del commercio marittimo sul commercio totale tra l'Italia e ciascun Paese)



Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

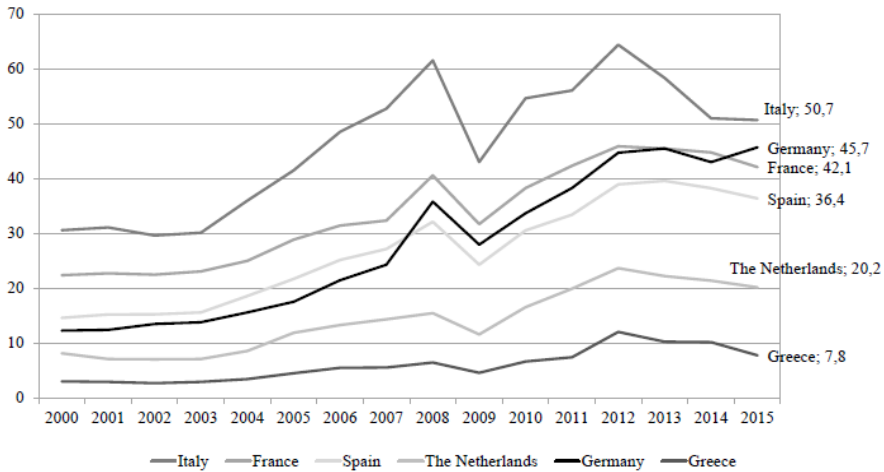
Tra i Paesi europei, con 50,7 miliardi di euro, l'Italia presenta il valore più elevato degli scambi marittimi con il Mediterraneo nel 2015; seguono Germania e Francia, rispettivamente con 45,7 e 42,1 miliardi di euro. Si tratta di un dato di estrema rilevanza competitiva, sulla quale il nostro Paese deve puntare, sia dal punto di vista manifatturiero sia dal punto di vista logistico.

Una strategia di connessione stretta tra collegamenti efficienti e competitività industriale all'interno del bacino del Mediterraneo può consentire all'Italia di acquisire un vantaggio competitivo in un'area strategica che, quando si saranno determinate le condizioni per una stabilizzazione politica e sociale, potrà generare tassi di sviluppo molto interessanti, tali da generare un volano anche per l'economia italiana.

Proprio per questa ragione, la densificazione delle connessioni marittime esistenti e la costruzione di nuove rotte all'interno del bacino mediterraneo costituisce una delle leve strategiche sulle quali deve lavorare nel medio periodo il sistema della portualità e della comunità portuale nazionale.

Grafico 4

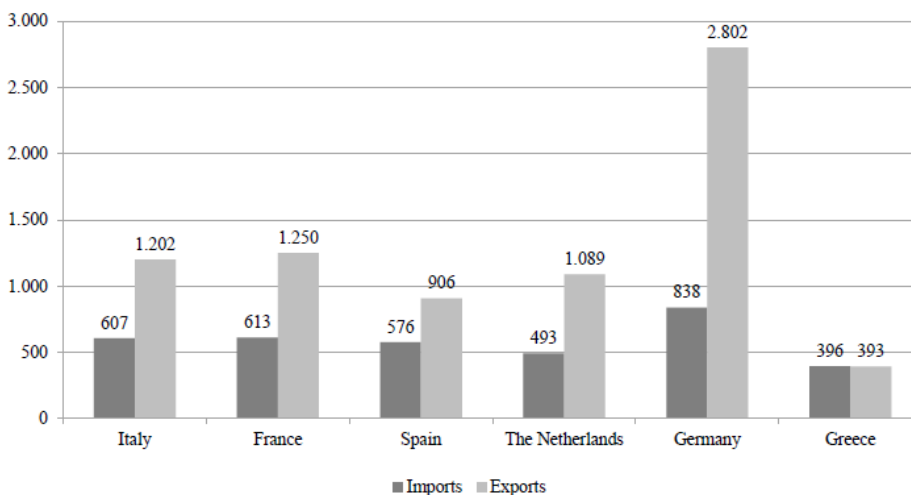
L'interscambio marittimo con l'Area del Mediterraneo Allargato (Italia e principali competitor europei; valori in miliardi di euro; 2000-2015)



Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

Grafico 5

Il valore dell'interscambio marittimo con l'Area del Mediterraneo Allargato (Italia e principali competitor europei; valore in euro di ogni tonnellata importata o esportata; 2015)



Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

E' rilevante osservare che la Germania si caratterizza per un valore a tonnellata

molto più elevato in export rispetto agli altri Paesi, con un corrispettivo pari a 2.802 euro, rispetto ai 1.202 dell'Italia; anche in import la Germania registra il valore unitario per tonnellata più elevato. Tali dati testimoniano che il valore aggiunto prodotto dalla economia tedesca risulta maggiore rispetto alle altre principali economie industrializzate europee che dialogano commercialmente con l'area del Mediterraneo.

Tra il 2014 e il 2015 tutti i Paesi analizzati, fatta eccezione per la Germania, hanno registrato un calo nell'interscambio marittimo con l'area. Dopo la Grecia, l'Italia è il Paese che vanta la maggiore incidenza dell'interscambio marittimo sul totale degli scambi commerciali con l'area (76,2%).

In termini quantitativi, l'Italia resta il Paese europeo che nel 2015 ha registrato il maggiore volume di scambi con il Mediterraneo (circa 57,9 milioni di tonnellate di merce). Il dato è cresciuto del 10% rispetto al 2014, in linea con il tasso di crescita registrato per la Germania e l'Olanda.

L'Italia è il terzo Paese nel 2015 per valore della merce esportata nell'area (ogni tonnellata di merce esportata via mare vale 1.202 euro, circa il doppio rispetto al valore della merce importata), dopo la Germania (2.800 euro) e la Francia (1.250 euro).

Approfondendo l'analisi a livello delle *macroregioni italiane*, nel 2015 il Mezzogiorno si configura l'area con il maggior valore degli scambi marittimi con i Paesi del Middle East and North Africa (MENA), con 15,7 miliardi di euro. Mentre il commercio marittimo con l'area MENA è calato per il Mezzogiorno (-16,4%) e per il Nord Ovest (-1,5%), per il Nord Est (+6,6%) e l'Italia Centrale (+4,2%) si è assistito ad una crescita. La consistente riduzione del Mezzogiorno è principalmente riconducibile al calo dell'import-export dei prodotti petroliferi, greggi e raffinati.

Il Nord Ovest è la macro-area italiana con il più elevato valore dell'export marittimo verso l'area (10,2 miliardi di euro), seguito dal Nord Est, dal Mezzogiorno e infine dall'Italia Centrale. Il Mezzogiorno è l'unica partizione ad aver però registrato una riduzione (-2%).

Nel 2015 il Mezzogiorno si conferma la macro-area italiana rispetto a cui il commercio marittimo incide in modo maggiore sul valore complessivo degli scambi con l'area MENA (98,3%; dato stabile rispetto al 2014). Per il Nord Ovest il commercio via mare vale l'82,5% dell'interscambio; per il Nord Est l'81% e per l'Italia Centrale il 78%.

Capitolo 5 - Trend e quote di mercato del traffico merci nel Mediterraneo.

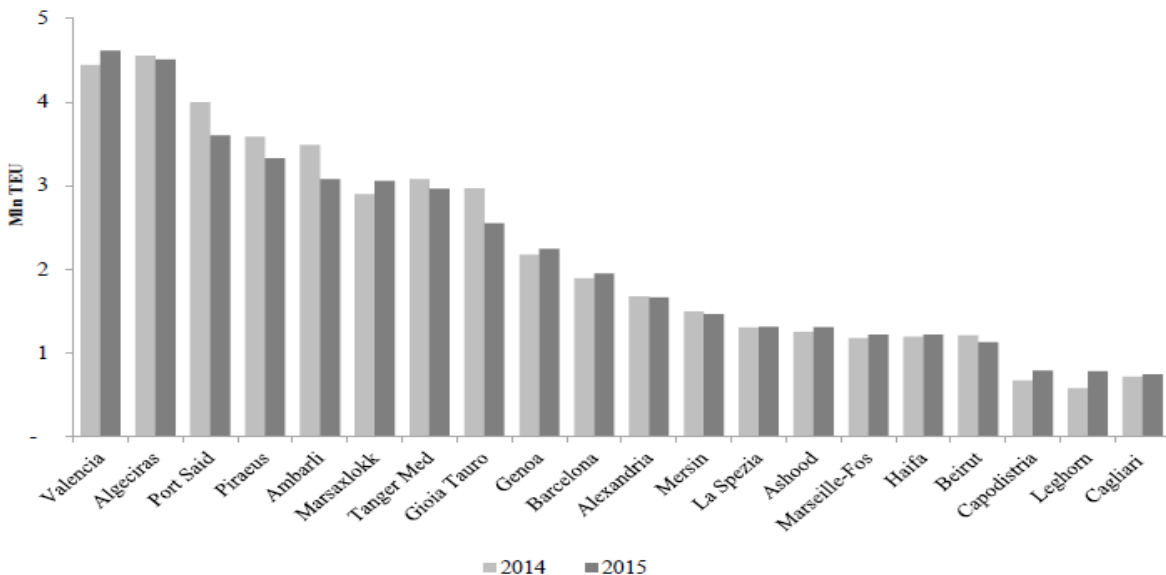
Il traffico merci nel Mediterraneo è tema di sempre maggiore attualità, alla luce del fatto che il bacino concentra il 19% del traffico mondiale e il 30% del petrolio mondiale; quasi i due terzi delle risorse energetiche necessarie all'Italia e agli altri Paesi europei passano per il *Mare nostrum*, comprese quelle trasportate dai gasdotti sottomarini.

La rilevanza geo-economica del Mediterraneo è stata approfondita in premessa al lavoro e le statistiche che seguono rappresentano l'andamento dei porti nel bacino.

Il grafico 9 conferma, nel traffico container, la leadership dei porti spagnoli e la rilevanza degli scali della Sponda Sud Est, ma mostra anche la rilevanza della portualità italiana, che conta 5 porti tra i primi 20 del Mediterraneo, sia pure dall'ottavo posto in poi. Non compaiono nel ranking i porti campani, e questo elemento costituisce un asse di debolezza strategica sul quale lavorare nei prossimi anni.

Grafico 6

I Top 20 Porti container del Mediterraneo e Mar Nero



Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali

Analizzando il trend di lungo periodo si sottolinea la migliore performance dei porti competitor rispetto alla portualità italiana; Tanger Med (Marocco) è cresciuto da meno di 1 milione di TEU nel 2008 ai quasi 3 milioni nel 2015, Ambarli (Turchia) è passato da circa 1,2 milioni di TEU nel 2005 a 3,1 milioni nel 2015.

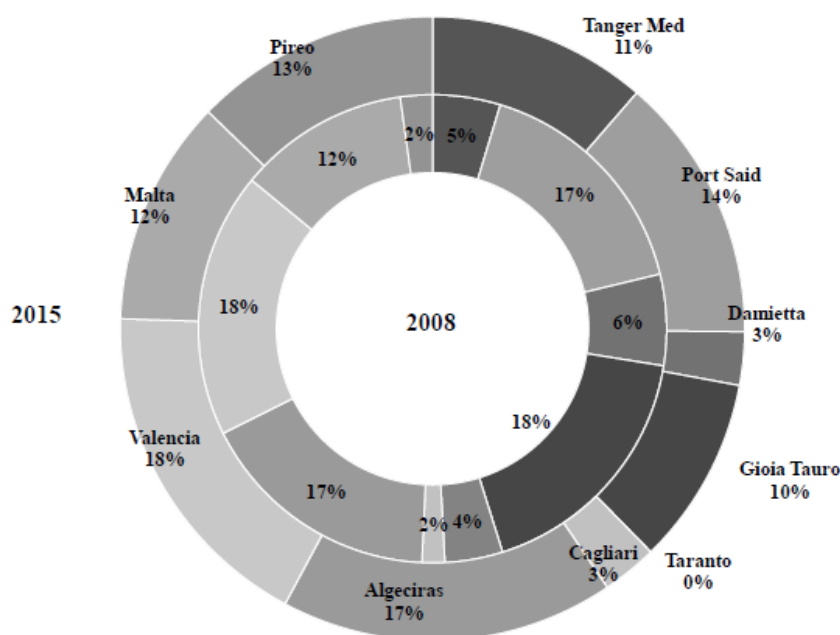
La movimentazione è più che raddoppiata anche per Marsaxlokk (Malta), Pireo (Grecia) e Port Said (Egitto). Il porto di Valencia (Spagna) ha registrato un incremento del 91,5% nel periodo considerato. Si rileva anche la buona performance di Genova, l'unico porto italiano tra gli *High Performance Ports* che è cresciuto nel periodo considerato del 27%, portandosi oltre i 2,2 milioni di TEU. La dinamica della crescita si riflette nell'andamento delle quote di mercato nel Mediterraneo, considerato che quella degli *hub* italiani si è ridotta dal 24% del 2008 al 13% del 2015, risentendo molto anche dell'attuale assenza di traffico nello scalo tarantino.

Si evidenzia poi la significativa crescita del porto del Pireo il cui terminal container è controllato dal colosso cinese della Cosco a partire dal 2009, la tenuta dei porti spagnoli, il riassetto degli *hub* della sponda Sud (il peso di Tanger Med è aumentato molto, mentre Port Said e Damietta sono cresciuti più lentamente).

È importante ricordare che la crescita costante degli scali del Nord Africa è dovuta principalmente all'efficienza dei servizi, alla competitività del costo del lavoro, ad una burocrazia snella, ma anche soprattutto alla modernizzazione dei loro impianti, sostenuta da ingenti investimenti pubblici e privati: per il porto di Tanger Med il Governo marocchino ha annunciato ad esempio stanziamenti per il quadriennio 2015/2018 di 560 milioni di euro.

Grafico 7

Quote di mercato degli hub del Mediterraneo (confronto 2008-2015)

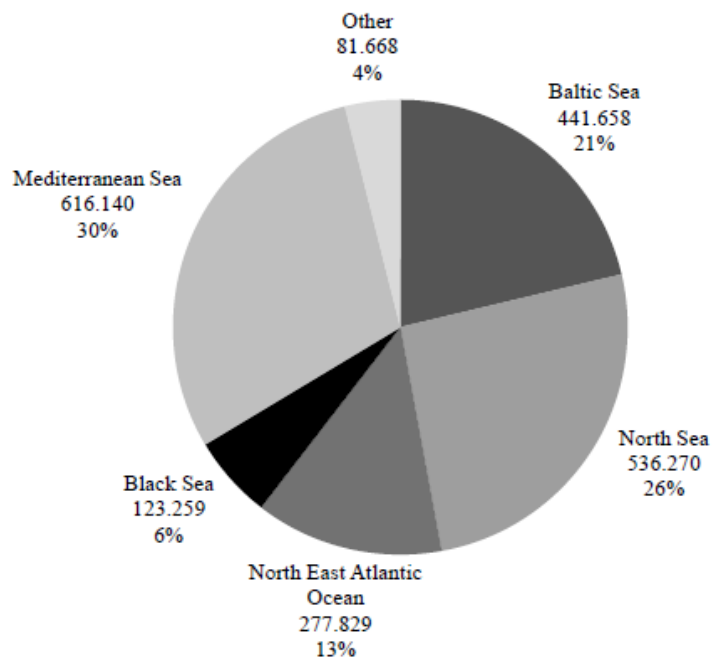


Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali

Ma il traffico marittimo delle merci non è determinato solo dalla evoluzione del trasporto di containers, elemento sul quale si accentra troppo spesso l'attenzione univoca degli osservatori. Una vista attenta va posta anche allo *Short Sea Shipping* (SSS), che costituisce un segmento di traffico molto rilevante nel Mediterraneo: il 30% del totale delle merci trasportate nell'UE28 viene servita mediante tale modalità. E' in questo segmento che la portualità della Campania può e deve concentrare la propria attenzione strategica per assumere un ruolo più rilevante nella connessione mediterranea.

Si tratta di un segmento in forte crescita, considerata la strutturale forza competitiva dell'autotrasporto e la necessità di valorizzare le autostrade del mare, su scala nazionale e transnazionale, al fine di fornire risposte di integrazione tra l'offerta di collegamenti marittimi e di connessioni stradali.

Grafico 8
SSS di merci per area nell'EU 28 nel 2015 (tonnellate)



Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

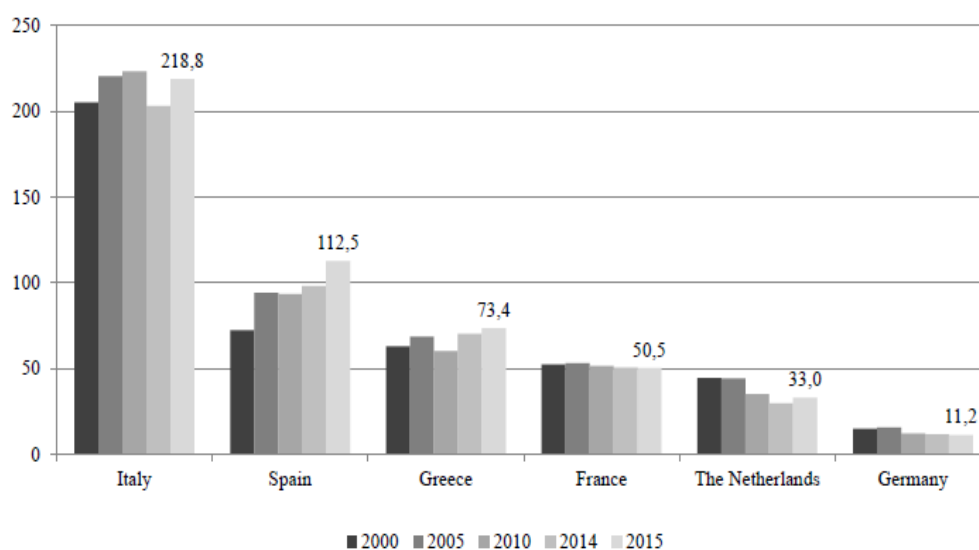
In questo contesto l'Italia afferma la sua leadership, confermandosi il primo Paese europeo per merci trasportate in SSS nel Mediterraneo, con 219 milioni di

tonnellate, pari al 36% del totale. L'Italia è prima anche nel Mar Nero con 35 milioni, pari al 29% del totale.

Queste statistiche rivelano un settore del trasporto e dei servizi marittimi effettuati dalle imprese italiane che ha una notevole rilevanza per l'economia del nostro Paese. Oltre ad essere prima nel Mediterraneo per trasporto merci e flussi di traffico in SSS, l'Italia è prima al mondo per flotta di navi Ro-Ro, con 245 navi per 4,8 milioni di tonnellate di stazza. Lo "Short Sea Shipping Nazionale" realizza quasi 5 miliardi di fatturato, occupando 19.000 addetti diretti, e altrettanti nelle attività a monte ed a valle.

Grafico 9

Dinamica dello "Short Sea Shipping" diretto verso il Mediterraneo: un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei (2000-2015; milioni di tonnellate)



Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

Capitolo 6 - L'andamento dei traffici nei Porti di Napoli, di Salerno e di Castellammare di Stabia.

La centralità del Mediterraneo, nonostante la crisi, non è venuta meno, anzi ha in parte recuperato in termini di appetibilità commerciale, logistica ed infrastrutturale rispetto ai porti del Nord Europa, pur con le contrazioni di traffico che si sono determinate per effetto della crisi economica ancora perdurante.

Tra le conferme sulle quali continuare a lavorare, vi è la compresenza di diverse tipologie di servizi e di organizzazione nel trasporto marittimo. Rispetto alle previsioni che erano alla base dei trend del passato, vi è da sottolineare la perdita di traffico rilevante dei porti di *transshipment*, a causa della decisa contrazione dei traffici mondiali, contrazione che ha colpito in misura minore i *regional ports*, tra i quali Napoli e Salerno, perché le strategie commerciali delle compagnie non sono state le stesse.

Con la istituzione delle Autorità di Sistema portuale andranno ridefinite anche le statistiche sui dati di traffico, che sinora sono state costruite per singolo porto. Per il traffico commerciale dei contenitori, espresso in Teu, l'Autorità Portuale di Sistema del Tirreno Centrale, con i volumi del 2015, sarebbe risultata quarta nella graduatoria nazionale, con poco meno di 800.000 unità, dopo le Adsp di Mari Tirreno meridionale, Jonio e dello Stretto, il Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ed il Sistema portuale del Mar Ligure Orientale.

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

Infatti, alcuni *carrier* internazionali hanno concentrato i loro traffici e la loro politica di trasporto marittimo sui porti di *transshipment* e su quelli di destinazione finale, altri hanno, invece, concentrato i loro traffici e le loro flotte sui *regional ports*, mentre altri ancora hanno coniugato entrambe le modalità di trasporto container.

Questo vuol dire che, a differenza di quanto ipotizzato fino a qualche anno fa, si può prevedere una crescita del traffico concentrata nei porti di *transshipment*, ma anche in tutti gli altri *regional ports*. La crisi ha visto la formazione e l'evoluzione delle alleanze tra i grandi *carriers* internazionali, che hanno cercato, in tale maniera, di contrastare la perdita di volumi nel trasporto internazionale, concentrando su un numero minore di navi la quantità di container trasportati su rotte simili.

Inoltre, bisognerà vedere se la concentrazione dei *carriers* su un numero minore di navi per percorsi simili e la condivisione degli *slots*, con conseguente concentrazione su un numero minore di porti, tra i quali Napoli e Salerno, fenomeno visto negli anni della crisi, farà rimanere buone quote di traffico nei porti scelti, anche allorquando queste sinergie di difesa dovessero completare i propri effetti, soprattutto in

presenza di una ripartenza a ritmi più significativi dell'andamento economico globale. Per ora, e per i prossimi anni, è probabile che prosegua un fenomeno di razionalizzazione e di ottimizzazione delle rotte e delle flotte. Napoli e Salerno possono rendersi complementari e riuscire a crescere assieme se riusciranno a cogliere opportunità complementari di mercato.

Questo fenomeno sta già accadendo nel segmento del traffico containers, in quanto l'alleanza 2M leggerà il porto di Napoli, mentre The Alliance ed Ocean Alliance sceglieranno lo scalo di Salerno. La capacità di proporsi in modo integrativo su stessi settori di mercato per il traffico commerciale implicherà capacità di regia da parte dell'Autorità ed intelligenza nelle scelte degli operatori.

Recentemente Ocean Alliance ha dichiarato che scalerà a Salerno per il servizio settimanale diretto full container per la costa est gli Stati Uniti. Capacità di dialogo e di integrazione strategica faranno parte degli ingredienti necessari per una crescita consapevole in uno scenario instabile.

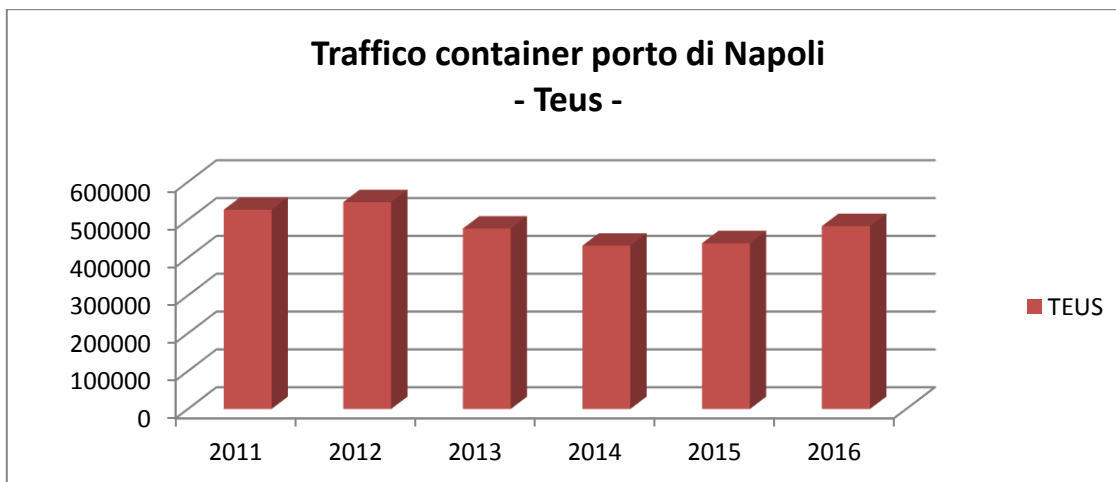
Secondo il vigente Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica due fattori giocano a favore dell'idea che il sistema portuale e logistico del Mezzogiorno possa giocare un rinnovato ruolo di traino, non soltanto per la ripresa economica e lo sviluppo di quest'area del Paese, ma anche per il processo di coesione con il resto d'Italia e con l'Europa.

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

Traffico container nel porto di Napoli.

Il settore containers, dopo la buona performance del triennio 2010-2012, ha registrato un decremento nel triennio 2013-2015, in particolare nell'anno 2014, per poi intraprendere una lieve ascesa nel 2015 come si evince dal grafico sottostante. Nel 2016 si è registrato un incremento pari al 10,3% rispetto all'anno precedente, superando il dato del 2013.

Grafico 10



Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico container (TEU)	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682	438.280	483.481	10,3

Nel 2012, con 546.818 teus, il porto di Napoli ha registrato il dato migliore, tenendo comunque conto che il 20% circa del suddetto dato è costituito da movimentazione di containers vuoti. Questa crescita va ricercata nella buona appetibilità commerciale del porto di Napoli (il capoluogo partenopeo è al centro di un'area urbana ed extraurbana tra le più popolate d'Europa) e nel fatto che lo scalo partenopeo, nel fenomeno di concentrazione dei *carriers* marittimi di linee e naviglio, si è trovato tra i porti beneficiari degli approdi scelti.

La scelta di Cosco di acquisire lo scalo del Pireo ha ovviamente modificato lo scenario di riferimento del traffico containerizzato per il porto di Napoli, in quanto ha indirizzato flussi di traffico verso altre destinazioni. Si tratta ora di riannodare le fila di un diverso assetto competitivo, tenendo conto delle trasformazioni che si sono determinate e delle opportunità che possono essere costruite a seguito della riorganizzazione per grandi alleanze ed aggregazioni da parte dell'industria armatoriale.

Traffico rinfuse e Ro – Ro nel porto di Napoli

I traffici delle rinfuse solide e liquide hanno risentito significativamente degli effetti della crisi, in quanto la minore propensione al consumo e la tendenza costante alla containerizzazione (per le merci solide) hanno un'influenza diretta su queste tipologie di trasporto.

Nonostante la riduzione di tali traffici, essi rimangono estremamente importanti per il porto di Napoli, sia per alcune specificità merceologiche (prodotti chimici, grano,

legname, cellulosa), sia per il valore aggiunto che esse tradizionalmente hanno nei confronti dell'economia portuale.

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico rinfuse solide	4.419.297	4.363.460	3.295.637	4.059.988	5.341.497	5.988.578	6.103.834	1,9

Nel triennio 2010-2012 le rinfuse liquide hanno registrato un valore maggiore rispetto alle rinfuse solide, per poi invertire la tendenza e presentare nel triennio 2013-2015 un valore maggiore nel settore delle solide. Nel primo semestre del 2016 le merci liquide presentano un notevole aumento del 28,5%, soprattutto nel settore dei gas liquefatti, mentre le rinfuse solide presentano una riduzione del 12,1 % nel settore dei cereali; è da sottolineare il consistente aumento del 58,8% nel settore dei prodotti metallurgici, minerali di ferro, ecc.

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico rinfuse liquide	5.551.903	5.481.959	5.173.674	5.079.059	4.671.986	4.805.955	5.224.316	8,7

In generale, per quanto riguarda le dinamiche commerciali, *il flusso prevalente vede una dominanza dell'import dall'Oriente (circa il 70% della quota import totale)*, con una estrema eterogeneità nelle tipologie di merce (parti elettriche, prodotti finiti elettronici, giocattoli, ceramiche, corsetteria, prodotti semilavorati, abbigliamento e quanto altro si produce in Oriente) per lo sbarco nel porto di Napoli, mentre prevale la tipicità dei prodotti campani (pasta e prodotti alimentari per il 65%, e poi anche arredamento e prodotti finiti in genere) soprattutto per il Centro e Nord America (circa il 65% della quota export totale), e, attraverso vari porti di trasbordo, anche per il Sud America.

Una finestra strategica andrà dedicata nell'arco del prossimo quadriennio allo sviluppo delle rotte e dei collegamenti per il continente americano, considerati i rapporti storici di carattere secolare che legano la sponda tirrenica del Mediterraneo con quella parte di mondo, che mantiene comunque una rilevanza strategica ed industriale di primario rilievo.

Mentre l'attenzione di molta parte del sistema portuale è indirizzata all'ispessimento delle connessioni verso l'Estremo Oriente, non va assolutamente sottovalutata la potenzialità derivante dai collegamenti con il continente americano, anche per l'investimento che è stato completato nel raddoppio della capacità del Canale di Panama, che presenta caratteristiche compatibili con i fondali che saranno realizzati nei prossimi anni nella portualità campana.

Il traffico Ro-Ro ha confermato la tendenza ad attestarsi su volumi costanti, ma dal 2013 presenta una tendenza all'incremento. Costante resta il successo delle rotte Napoli-Palermo e Napoli-Catania, insieme alla linea settimanale per Cagliari. Questi

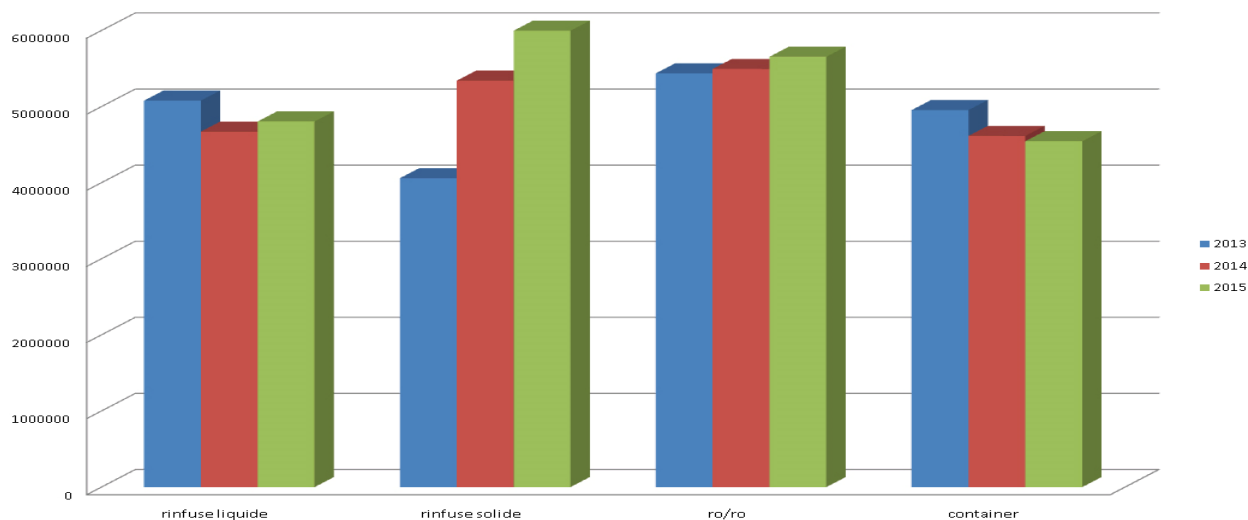
collegamenti hanno soddisfatto in pieno la politica trasportistica nazionale tendente allo spostamento delle merci dal trasporto su strada, ormai saturo, antieconomico e maggiormente inquinante, al trasporto via mare.

Tale tipologia di traffico, come detto sopra, sta a cavallo tra il traffico commerciale e quello passeggeri, in quanto, accanto all'indubbia importanza nello spostamento dei mezzi pesanti dalla strada al mare si registra un aumento dei flussi turistici da e verso la Sicilia.

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico RO-RO (tonn)	6.068.783	5.791.351	5.742.905	5.437.469	5.495.654	5.656.116	5.903.741	4,4

GRAFICO 11

Traffico merci porto di Napoli - tonn -



Nella tabella che segue sono raccolti i dati relativi a tutte le tipologie di traffico

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico container	5.883.394	5.910.374	5.825.946	4.954.966	4.615.412	4.545.873	5.164.676	13,6
traffico rinfuse solide	4.419.297	4.363.460	3.295.637	4.059.988	5.341.497	5.988.578	6.103.834	1,9
traffico rinfuse liquide	5.551.903	5.481.959	5.173.674	5.079.059	4.671.986	4.805.955	5.224.316	8,7
traffico RO-RO	6.068.783	5.791.351	5.742.905	5.437.469	5.495.654	5.656.116	5.903.741	4,4
TOT	21.923.477	21.547.144	20.038.162	19.531.482	20.124.549	20.996.522	22.396.567	6,7
traffico container (TEU)	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682	438.280	483.481	10,3
traffico Golfo	6.226.078	6.218.924	6.211.112	5.756.822	6.077.623	6.324.192	6.562.325	3,8
traffico crocieristi	1.139.319	1.297.267	1.228.651	1.175.034	1.113.762	1.269.571	1.306.151	2,9

Le linee in partenza dal porto di Napoli

LINEE CONTAINER E RINFUSE SOLIDE				
LINE	SERVIZI	TIPOLOGIA	FREQUENZA	PORTI
MSC / MAERSK - 2 M	MED/UESC	container	SERVIZIO SETTIIMANALE/	NAPOLI - LIVORNO - VALECIA - ALGECIRAS BOSTON - NEW YORK - BALTIMORA - NORFOLK - CHARLESTON - GIOIA TAURO
MSC / MAERSK - 2 M	MED/GULF	container	SERVIZIO SETTIIMANALE/	NAPOLI - LA SPEZIA - VALECIA - BARCELLONA-ALGECIRAS - FREEPORT - ALTAMIRA - POR EVERGLADE -HOUSTON - VERA CRUZ - SINES- GIOIA TAURO
MSC	AUSTRALIA	container	SERVIZIO SETTIIMANALE/	LA SPEZIA- NAPOLI- GIOIA TAURO- POINTE DES GALETTES- POR LUIS- SYDNEY - MELBOURNE- FREMANTLE
MSC	NORD EUROPA	container	SERVIZIO SETTIIMANALE/	ASHDOD-NAPOLI- VALENCIA-ANVERSA- FELIXSTOWE- ROTTERDAM-HAMBURG
MSC	TYRRHENIAN LINE	container	SERVIZIO SETTIIMANALE/	PIREO- GIOIA TAURO- GENOVA- NAPOLI- ALEXANDRIA- MERSIN
COSCO YMLINE + KLINE	NAPOLI EXPRESS	container	SERVIZIO SETTIIMANALE/	PIREO- NAPOLI
COSCO + ZIM	COSMED	container	SERVIZIO SETTIIMANALE/	ASHDOD- HAIFA- FOS- GENOVA- NAPOLI
HAPAG LLOYD/APL/ZIM/HAMBURG SUD	LEVANTE EXPRESS	container	SERVIZIO SETTIIMANALE/	NAPOLI-SALERNO- CAGLIARI-ALEXANDRIA- DAMIETTA- PORT SAID- MERSIN-IZMIR- CAGLIARI-GENOVA- LIVORNO- CIVITAVECCHIA-NAPOLI
HAPAG LLOYD/APL/ZIM/SEAGO/CSAV/UASC/CM A-CGM/HAMBURG SUD/MELFI	MALTA TYRRHENIAN	container	SERVIZIO SETTIIMANALE/	MALTA- CATANIA- SALERNO-NAPOLI-- GENOVA-LIVORNO- CIVITAVECCHIA-NAPOLI- MALTA
SEAGO/MAERSK	TYRRHENIAN LINE	container	SERVIZIO SETTIIMANALE/	NAPOLI-VALENCIA- ALGECIRAS-VADO LIGURE-CIVITAVECCHIA- NAPOLI
		rinfuse solide	MENSILE/BIMESTRALE/ TRIMESTRALE/SPOT/	ALGERIA-UCRAINA- TURCHIA-CINA-EGITTO

Il porto di Salerno.

Traffico container nel porto di Salerno.

L'andamento dei traffici containerizzati movimentati nel porto di Salerno dal 2010 ha fatto registrare una fase di calo fino al 2012, anno in cui è stato realizzato un importante intervento di dragaggio dei fondali portuali. Negli anni successivi l'andamento si è bruscamente invertito in senso positivo, passando da 208.591 teus del 2012 a 406.000 teus del 2016, con un formidabile incremento del 95% in quattro anni.

Gli ulteriori approfondimenti dei fondali, previsti nei prossimi anni, consentiranno un'ulteriore crescita di tale tipologia di traffico.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contentori (Teus)	234.809	235.209	208.591	263.405	320.044	359.328	388.572

Traffico Ro – Ro nel porto di Salerno.

I traffici dei rotabili nel porto di Salerno sono principalmente relativi alla movimentazione di camion e semirimorchi, accompagnati e non accompagnati, e di veicoli nuovi di fabbrica.

Dal 2001 il Porto di Salerno è inserito nel nuovo sistema di trasporti marittimi dello Short Sea Shipping denominato "Autostrade del Mare". In questi 15 anni tale traffico (rotabili e passeggeri) ha conosciuto elevati tassi di crescita, grazie all'implementazione di nuove linee regolari RO-RO e RO-PAX e alla costruzione di due nuovi ormeggi dedicati. Negli ultimi anni si è determinata una stabilizzazione.

I principali armatori che scalano Salerno con unità ro-ro sono Grimaldi Lines e Caronte & Tourist.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passeggeri (n)	244.935	267.205	247.413	203.899	204.834	132.807	109.164
Auto al seguito dei passeggeri (n)	60.399	50.960	54.675	36.628	31.314	23.441	20.328
Veicoli commerciali (n)	172.039	194.734	192.047	192.419	202.490	204.260	201.228

La compagnia Grimaldi Lines utilizza il proprio terminal salernitano anche per l'import-export di veicoli nuovi (autovetture e furgoni). Questo traffico ha fatto registrare un ragguardevole incremento pari al 37% dal 2010 al 2016.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Veicoli nuovi (n)	294.594	253.284	273.651	343.163	397.803	400.517	402.800

Altro traffico general cargo nel porto di Salerno.

Oltre ai container e ai rotabili, sulle banchine salernitane sono movimentate merci di tipo breakbulk, in particolare prodotti siderurgici e altri metalli, e, in minore quantità, rinfuse solide.

Anche questa tipologia di traffico ha beneficiato dei dragaggi realizzati nel 2012, con una crescita del 25% in quattro anni.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Altro General Cargo (t)	1.036.726	977.585	952.289	1.017.795	1.107.275	1.251.351	1.193.251

Nella tabella che segue sono raccolti i dati relativi a tutte le tipologie di traffico.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ro-Ro (t)	5.931.240	6.596.581	6.539.495	6.613.158	6.994.620	7.045.070	6.947.049
Merci in contenitori (t)	2.874.032	2.959.169	2.681.336	3.337.293	4.109.763	4.647.548	5.008.303
Altro General Cargo (t)	1.036.726	977.585	952.289	1.017.795	1.107.275	1.251.351	1.193.251
Totale merci movimentate (t)	9.841.998	10.533.335	10.173.120	10.968.246	12.211.658	12.943.969	13.148.603

Il totale delle merci movimentate nel porto di Salerno è cresciuto del 32% dal 2010 al 2016, con un incremento medio annuo del 4,7%. Tale risultato è reso particolarmente significativo da due circostanze:

- dall'essere stato conseguito in un periodo di grave stagnazione dell'economia del paese;
- dalle limitazioni infrastrutturali del porto Salerno, in termini di pescaggio, di lunghezza massima delle navi e di disponibilità di ormeggi e di piazzali di stoccaggio.

Lo scalo salernitano può essere annoverato tra i più efficienti d'Europa. I punti di forza del Porto di Salerno sono l'elevata capacità di movimentazione delle merci, l'ottima organizzazione del lavoro e la grande affidabilità e professionalità degli

operatori portuali.

Le linee in partenza dal porto di Salerno.

LINEE CONTAINER E RINFUSE SOLIDE/LIQUIDE				
LINEE	SERVIZI	TIPOLOGIA	FREQUENZA	PORTI e TRANSIT TIME
CMA CGM - Hapag Lloyd	LTS NEWNEMO-EAX	Container	settimanale	<u>SALERNO (0)</u> - TILBURY (7) - ROTTERDAM (8) - HAMBURG (9) - LE HAVRE (12) - FOS (17) - GENOA (18) - DAMIETTA (22) - POINT DES GALET (33) - FREMANTLE (43) - MELBOURNE (48)
Borchard Lines Ltd	UK SERVICE	Container	settimanale	SALERNO - CASTELLON (2) - LEIXOES (5)- LIVERPOOL (8) - DUBLIN (9)- CARDIFF (11) - LEIXOES (12) - CASTELLON -
	WEST MEDITERTENEAN	Container	settimanale	<u>SALERNO</u> - BARCELONA (2) - MARSIGLIA (3)- GENOVA (4) - LIMASSOL (8) - HAIFA (9)- ASHDOD (10) - ALESSANDRIA (11)
	BOSFOROUS SERVICE	Container	settimanale	<u>SALERNO (0)</u> - BARCELONA (2) - MARSIGLIA (3) -GENOVA (4) - PIREO (7) - AMBARLY (8) - YIL PORT (9) - GEBZE (10) - IZMIR
SEAGO LINE - HAMBURG SUD - Borchard Lines Ltd	NORTH SEA SERVICE	Container	settimanale	<u>SALERNO (0)</u> - FELIXSTOWE (6) - ROTTERDAM (9) - ANTWERP (10) - BREMENHAVEN (11)
UNIFEEDER	MEDITERRANEAN SERVICE	Container	settimanale	<u>SALERNO</u> - NAPOLI (1) - MARSASLOKK (3) - ALGECIRAS (8) - FOS SUR MER (10) - VADO LIGURE (12) - LIVORNO (12)
CSAL - HAMBURG SUD	COPPER - WEST COAST SOUTH AMERICA	Container	quindicinale	<u>SALERNO</u> - LIVORNO (1)- GENOVA (3)- BARCELONA (6) - VALENCIA (7) - CARTAGENA (21) - GUAYALQUIL (24) - CALLAO (27) - IQUIQUE (30) - P. ANGAMOS (31) - SAN ANTONIO (34) - ANTOFAGASTA (38) - ILO (40) - CALLAO (42) - CARTAGENA
X - PRESS CONTAINER LINE	LTX SERVICE	Container	settimanale	<u>SALERNO</u> - NAPOLI (1) - MALTA (3) - CATANIA (5)- GIOIA TAURO -
LINEA MESSINA	MEDITERRANEAN SEA	Cont -RoRo	settimanale	<u>SALERNO (0)</u> - TUNISI (1) - GENOVA (3) - <u>SALERNO (5)</u>
	SOUTH AFRICA SERVICE	Cont -RoRo	settimanale	<u>SALERNO (0)</u> - JEDDAH (7) - DJIBUTI (9) - MOMBASA (15) - DAR ES SALAAM (16) - DURBAN (22) - MAPUTO (24) - NACALA
	PERSIC GULF SERVICE	Cont -RoRo	settimanale	<u>SALERNO (0)</u> - GENOVA (1) - AQABA (5) - GEDDA (7) - DJIBUTI (8) - JEBEL ALI - ABU DHABI - BANDER ABBAS
Hapag Lloyd	LEVANTE EXPRESS	Container	settimanale	<u>SALERNO (0)</u> - CAGLIARI (1) - ALESSANDRIA (4) - DAMIETTA (5) - PORT SAID (5) - MERSIN (7)- IZMIR (8) - CAGLIARI (13) -
	MCA - CANADA SERVICE	Container	settimanale	<u>SALERNO (0)</u> - FOS (4)- LISBON (8) - MONTREAL (17) - ALGECIRAS (31) - VALENCIA (33) - CAGLIARI (35)
ARKAS - TARROS	MEDITERRANEO ORIENTALE	Container	settimanale	<u>SALERNO (0)</u> - PIREO (2)- TURCHIA (3) - NORD AFRICA (5) - <u>SALERNO (7)</u>
	MEDITERRANEO OCCIDENTALE	Container	OGNI 10 GIORNI	<u>SALERNO (0)</u> - LA SPEZIA (1)- GENOVA (2) - CASABLANCA (4) - SETUBAL (5) - GENOVA (8) - LA SPEZIA (9) - SALERNO (10)

Capitolo 7 - Le previsioni di sviluppo dei traffici commerciali.

È estremamente azzardato, in un quadro fortemente incerto per l'economia internazionale, tracciare una previsione credibile per l'evoluzione del sistema portuale campano nei traffici commerciali per i prossimi quattro anni, per diversi motivi. Innanzitutto, per il perdurare della crisi economica nazionale ed internazionale, elemento che sicuramente non aiuta a prospettare tassi di crescita complessiva particolarmente ottimistici per i sistemi portuali. Inoltre, per le incertezze connesse all'andamento della produzione industriale regionale e meridionale, che condizionerà i volumi dei traffici attraibili.

Ma, se è certamente vero che nel suo insieme il tasso di crescita del traffico marittimo non tornerà a breve a conoscere quella prospettiva di incremento a doppia cifra annuale che costituiva lo scenario di riferimento prima della grande crisi, bisogna essere consapevoli che l'incremento dei volumi sarà molto differenziato per i diversi sistemi portuali, che si misureranno proprio sulla loro capacità di differenziarsi per attrattività in base ai servizi che offriranno alle compagnie armatoriali ed in base alla propria capacità di realizzare in tempi coerenti gli investimenti necessari al potenziamento selettivo delle infrastrutture disponibili. Infatti, come è già accaduto negli anni più recenti, gli scali campani potrebbero beneficiare della tendenza alla concentrazione delle compagnie marittime i servizi su un numero selezionato di porti.

Questa tendenza, se assecondata da adeguate scelte di competitività nei servizi e di attrattività negli investimenti, può indurre a favorire lo sviluppo di quei porti che abbiano un'alta concentrazione di merci in import/export con connessione forte con il territorio macroregionale di riferimento: i porti campani corrispondono a queste caratteristiche, a condizione che si determini una strategia di commercializzazione dei servizi sorretta da un adeguato marketing territoriale, da una politica industriale di sviluppo, da un rapporto corretto e costruito con il sistema imprenditoriale dell'armamento e della industria marittima.

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

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

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

La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES) che coinvolgano i territori dei porti campani (Castellammare, Napoli, Salerno) può costituire in questo quadro uno strumento di politica industriale particolarmente rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di inspessire e di consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo inevitabilmente l’attenzione delle compagnie armatoriali.

In questo senso, va letta con favore e soddisfazione l’approvazione della delibera di Giunta della Regione Campania sulla istituzione delle ZES, e va seguito con attenzione il percorso che dovrà essere intrapreso dal Governo nazionale per definire il quadro normativo e per negoziare con la Commissione della Unione Europea la compatibilità del provvedimento rispetto al quadro istituzionale sugli aiuti di Stato.

Le zone economiche speciali costituiscono la nuova forma di attrattività degli investimenti per le aree portuali ed industriali. Nel mondo sono state istituite oltre 40.000 ZES. La forma tradizionale del porto franco, una istituzione giuridica ed economica che risale a metà del XVI secolo, aveva mostrato, ormai da molto tempo, la propria inadeguatezza di fronte al mutamento dello scenario strategico (Iodice, 2016).

Mediante questo nuovo strumento di incentivazione per lo sviluppo delle industrie, e della logistica connessa alla produzione, sarà possibile, anche per il territorio campano, mettere in campo meccanismi adeguati per rilanciare la competitività del tessuto produttivo.

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

I due interporti, ben strutturati e con buone possibilità di espansione, sono entrambi da collegare funzionalmente ai corridoi europei, e potrebbero divenire gli hub di riferimento per il sistema ferroviario del Mezzogiorno. Essi possono andare verso una direzione che valorizzi la funzione di retroporto, considerata la prossimità con l’area portuale; per poter evolvere in questa direzione diventa però necessario che i sistemi di offerta degli interporti, degli armatori e dei terminalisti si adeguino ad una logica coerente con questa trasformazione.

Non è un passaggio - culturale ed operativo - banale: per interiorizzare l’intermodalità, e renderla non una parola ma un sistema di trasporto, occorre

superare una logica che sinora ha considerato le diverse modalità con un approccio a “canne d’organo”, in base al quale ogni sistema di trasporto considera se stesso la centralità della organizzazione logistica, cercando di piegare gli altri negli schemi operativi delle singolarità.

Lo scalo merci di Marcianise, quale cerniera tra i due corridoi, si posiziona il territorio provinciale di Caserta, in cui si colloca strategicamente che, di fondamentale importanza con l’annesso Centro intermodale costituisce un **unicum infrastrutturale integrato**, singolare su tutto il territorio nazionale ed europeo per dimensioni e capacità.

È situato a 15 km a nord di Napoli e a 4 km da Caserta, ovvero nell'area mediterranea, che costituisce il maggiore bacino attrattore e generatore di traffico a Sud del continente Europa e presenta collegamenti privilegiati con il Mezzogiorno e tramite i servizi di navi del porto di Napoli e Salerno con il Bacino mediterraneo soprattutto Nord Africa.

Attualmente all’interno dello scalo è presente una stazione ferroviaria composta da un fascio arrivi di 21 binari, un fascio transiti informatizzato da sistemare ed adeguare, ed un fascio direzione e partenze di 48 binari, ubicato in prossimità della linea AV/AC e lungo la dorsale tirrenica. In esso si ricevono tutti i treni merce provenienti da Nord per il Sud e viceversa e dal Tirreno per l’Adriatico e viceversa con una capacità potenziale giornaliera di composizione e scomposizione pari a circa 200 treni /giorno.

Accanto allo scalo di smistamento sono presenti 2 terminal di cui uno gestito da Terminal Italia, che coprono entrambi 220.000 mq e accolgono 19 binari di carico scarico, ciascuno lungo 650 m. collegati alla rete nazionale attraverso la stazione merci di Maddaloni-Marcianise grazie ad un fascio di 3 binari di presa consegna. Questi ultimi sono lunghi 650 m.

L’infrastruttura con tali punti di forza sia in termini di dotazioni infrastrutturali ma anche e soprattutto per la posizione strategica sia in termini di vicinanza con le altre infrastrutture di scambio modale (porti ed aeroporti) e sia in termini di crocevia di importanti assi di trasporto nazionali (stradali e ferroviari) ed europei (corridoio 1 e 5) **può essere candidabile a divenire uno dei principali poli del network degli hub europei** ricoprendo questa oltre che al classico ruolo di piattaforma intermodale e logistica ed area di custodia temporanea doganale anche alle funzioni:

- **Per il traffici da sud** divenendo area retroportuale capace di intercettare i traffici provenienti dal Medio Oriente e dal bacino del Mediterraneo e diretti verso il grande mercato europeo con i collegamenti diretti con i nodi portuali e aeroportuali tra cui quello già in fase di attuazione con il Porto di Napoli a cui va affiancata la gestione congiunta di un terminal interno al fine di decongestionare le aree portuali dal traffico merci facendo divenire l’infrastruttura un prolungamento operativo delle banchine portuali.

- **Per i traffici provenienti dal nord e dall'Est Europa** divenendo Hub internazionale per il trasporto delle merci in termini intermodali con il potenziamento sia in termini numerici sia per le relazioni esistenti sia per le nuove relazioni che si vanno configurando sui collegamenti da e per le regioni del nord Europa e con quelli ad Est ed agendo sia sulla leva dell'upgrading infrastrutturale e sia attraverso accordi partenariali con i principali impianti presenti nel nord Italia ed Europei.

Allo stato occorre verificare preliminarmente la potenzialità dello scalo ferroviario di smistamento per definire successivamente, d'intesa con la Regione Campania e con il supporto di RFI, un programma coordinato e graduale di interventi che abbia quale obiettivo eleggere lo scalo ferroviario di Maddaloni-Marcianise a scalo primario del Mezzogiorno.

Anche nell'area ASI di Caserta, nei comuni di Carinaro, Teverola e Gricignano, sono presenti importanti strutture dedicate alla Logistica che svolgono attività con un raggio di azione sia nazionale che extra nazionale.

Si tratta del Polo logistico Emea della Whirlpool Europe socio unico srl, con un investimento realizzato nel 2016 di 14 mln di euro, che prevede la creazione di un centro per assistenza e ricambi e di micro produzione di kit di accessori per tutta la gamma dei prodotti Whirlpool per l'area Europa, Medio Oriente e Africa con un numero di addetti a regime di circa 320 unità. L'area è dotata di snodo ferroviario.

Il polo logistico Lillo S.p.A. con un investimento di 4,5 mln di euro con una superficie coperta di oltre 6.000 mq con una capacità di stivaggio di oltre 1.000 container pari a 20.000 tn di merce no food ed il Polo logistico Magsistem di Gricignano.

Come appare chiaro, si è dunque costituito un vero e proprio Distretto della Logistica che risulta funzionale e sinallagmatico per il trasferimento delle merci da e per la Campania e il bacino del Mediterraneo, attraverso l'utilizzo dei Porti di Napoli e Salerno, assolvendo così in pieno al completamento delle funzioni proprie delle infrastrutture portuali campane.

L'interporto di Nola è una realtà di grande rilevanza nel settore della logistica per la sua capacità di connettersi con tutti i quattro vettori di trasporto (stradale, ferroviario, marittimo e aereo).

La superficie attuale dell'Interporto Campano è di oltre 3 milioni di metri quadrati di cui 500 mila occupati da magazzini. Parte di questi costituiscono il cosiddetto Polo del Freddo con circa 200 mila metri cubi attrezzati con celle frigorifere polivalenti da zero a meno 30 gradi in grado di garantire stoccaggio e conservazione di qualunque prodotto deperibile a partire da quelli alimentari. L'Interporto è dotato di strutture di sicurezza e di servizio come una stazione dei carabinieri, due sportelli bancari, una stazione di servizio carburanti, un centro congressi, bar e ristoranti. Elevata funzionalità per gli operatori è assicurata dalla presenza all'interno dell'Interporto

Campano di una Dogana di prima categoria abilitata all'espletamento di tutte le procedure.

All'interno dell'Interporto attualmente le predette strutture sono utilizzate da circa 200 operatori, ma questo numero è in continua crescita. Prestigiosi operatori hanno scelto di localizzare la propria logistica presso l'Interporto di Nola. E' anche frequente che i risultati di gestione ottenuti inducano operatori già presenti ad ampliare gli spazi a disposizione all'interno dell'Interporto. Questi trend portano in prospettiva tutt'altro che remota a considerare l'esigenza di un forte allargamento dell'Interporto grazie anche alla disponibilità di aree limitrofe.

L'Interporto si trova sul corridoio ferroviario tirrenico Nord Europa – Gioia Tauro ed in posizione baricentrica per quanto riguarda il corridoio trasversale dal Centro – Sud verso la Puglia. Per questo motivo costituisce un nodo logistico strategico per i flussi di merci di origine e destinazione europea, con collegamento naturale verso i porti di Napoli, di Gioia Tauro e del Sud – Est della Penisola, sia per i traffici di dimensione transoceanica che per quelli di raggio mediterraneo

L'Interporto di Nola è stato concepito come una struttura finalizzata a catalizzare lo sviluppo di un distretto logistico integrato, che mira ad abbracciare ed ottimizzare tutte le fasi del ciclo produttivo e distributivo. Un polo di concentrazione delle merci, dove poter utilizzare con efficienza le quattro modalità possibili del trasporto: ferro, mare, gomma e aria.

Questa sua naturale funzione è realizzata attraverso efficienti infrastrutture interportuali. Aree destinate agli operatori del trasporto e della logistica; il terminal intermodale per lo stoccaggio e la manipolazione delle merci; la stazione ferroviaria collegata direttamente con la rete nazionale; il Polo del Freddo per la conservazione dei prodotti surgelati, congelati e freschi.

A rendere l'Interporto Campano una realtà di rilevanza nazionale è la sua capacità di attrarre ogni tipo di merce grazie alla realizzazione di una completa intermodalità tra i quattro principali vettori di traffico (aria, gomma, ferro, acqua).

Il cuore dell'intermodalità è il terminal intermodale, che occupa 225 mila metri quadrati, gestito da TIN (Terminal Intermodale Nola), costituito da piazzali per lo stoccaggio e la movimentazione delle unità di carico (containers, casse mobili e semirimorchi) dalla rete ferroviaria a quella stradale o viceversa.

Il terminal è dotato di due fasci di binari, lunghi 750 metri, ciascuno di tre coppie di binari affiancati e un'asta di manovra consentono la formazione dei treni cosiddetti "blocco" in tempi rapidi e certi.

Il terminal, inoltre, è servito da una palazzina uffici e gestione merci dotata dei più sofisticati software gestionali.

La stazione denominata Nola-Interporto è immediatamente connessa al Terminal Intermodale. Grazie a tale modello organizzativo, i tempi di smistamento delle merci

sono semplificati e razionalizzati con grande vantaggio di efficienza per gli operatori dell'Interporto.

La stazione (affidata alla gestione di Rete Ferroviaria Italiana) è stata costruita nel rispetto degli standard stabiliti dall'Unione Europea ed è dotata di 13 coppie di binari lunghi 750 ml. La struttura dell'impianto, grazie anche all'utilizzo delle più moderne tecnologie, è tale da poter sopportare agevolmente fino a 30 coppie di treni al piano.

Il terminal può offrire tutti i servizi necessari alla movimentazione dei containers come riparazione, lavaggio, fumigazioni, stuffing/unstuffing, posizionamenti, operazioni doganali, pesature, stoccaggio merci sul piazzale, reefer/casse mobili, area deposito merci pericolose, ecc..

All'interno del Terminal Intermodale si trova un'area di Temporanea custodia, di circa 90.000 mq. destinata allo stoccaggio di container e/o altre unità di carico provenienti dall'estero contenenti merce di origine extra UE. La merce staziona in quest'area fino alla sua nazionalizzazione, operazione che avviene a cura della Dogana Napoli Terra situata all'interno dell'Interporto.

In sintesi di seguito si riportano i numeri in termini di spazi impegnati, occupazione e movimento merce del Terminal intermodale:

- 3 milioni di mq di superficie, di cui circa 500.000 coperti;
- 180.000 mc di magazzini frigoriferi, con celle polivalenti da 0° a -30°;
- Una stazione ferroviaria interna elettrificata di 13 coppie di binari elettrificati, inserita nella rete nazionale e gestita dall'Area Rete Ferroviaria Italiana – Trenitalia, con la denominazione di: "Nola – Interporto";
- Un terminal intermodale di circa 225.000 mq.;
- 175 aziende presenti;
- 2.500 addetti circa;
- 236.000 mq di piazzali permettono la sosta contemporanea di circa 3.000 Tir;
- 24 km di strade e viadotti a servizio della struttura.

Il Sistema interportuale di Nola è stato progettato per movimentare a regime fino ad un potenziale di oltre 30 milioni di tonnellate di merci all'anno.

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

In questo senso un rapporto funzionalmente più stretto tra perimetro portuale e spazi disponibili nella zona industriale della città rappresenta un fattore strategico indispensabile sul quale lavorare nei prossimi anni.

Le opportunità di integrazione tra sistema portuale e sistema interportuale vanno percorse con particolare attenzione operativa e gestionale: negli anni recenti il traffico ferroviario dal porto di Napoli si è praticamente azzerato, mentre diventa

assolutamente prioritario che venga realizzato un sistema di navette ferroviarie di collegamento tra porto ed interporti.

A tal fine, nel corso della prima metà del 2017, l’Autorità di sistema metterà a gara tale servizio, definendo un percorso di collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana, per introdurre elementi concreti di offerta intermodale adeguati a sorreggere una ripresa dei traffici ferroviari, in vista dei futuri sviluppi che matureranno con la realizzazione della Darsena di Levante.

Entro i prossimi anni dovrà essere definita, e realizzata, la soluzione a regime del collegamento tra fascio interno dei binari e Napoli Traccia, valutando le soluzioni alternative tra interrimento e passaggio a raso: da questo punto di vista dovranno essere pragmaticamente le variabili in gioco:

- costi e tempi di realizzazione;
- previsioni realistiche di traffici ferroviari;
- interferenze con il sistema territoriale urbano;
- interferenze con la circolazione ferroviaria.

Sulla base delle premesse sinora delineate, è opportuno analizzare specificamente l’attività commerciale del sistema portuale campano, che si articola su diversi segmenti di mercato, quali il traffico passeggeri, il traffico container, il traffico di merci rinfuse solide e liquide, il traffico Ro–Ro.

SECONDA PARTE – LE AZIONI DI PIANO

Capitolo 8 - Il traffico crocieristico ed il traffico passeggeri.

Il traffico crocieristico rappresenta uno dei pochi comparti turistici che negli ultimi anni, a livello mondiale, è identificato - da tutti gli operatori coinvolti - come l'unico prodotto che ha continuato a crescere come nessun altro prodotto della macroindustria turistica.

CLIA (Cruise Line Association) ha stimato che a fine 2016 le persone che nel mondo saranno andate in crociera nel corso dell'anno abbiano raggiunto quota 24 milioni, confermando così l'ennesima variazione positiva, questa volta pari al 4% rispetto al 2015.

La portualità campana deve essere in grado di esprimere una propria strategia di presenza nel settore, lavorando in particolare per non essere più solo punto di toccata delle navi da crociera, ma anche home-port, valorizzando le potenzialità attrattive del territorio e generando un valore aggiunto adeguato per essere volano di crescita economica della regione. Si tratta di affrontare e superare una fase congiunturalmente difficile, in un periodo caratterizzato dalla instabilità politica di molti Paesi.

Dobbiamo avere la consapevolezza che l'incertezza socio-politica del Mediterraneo costituisce in questa fase un punto di debolezza per l'offerta di servizi crocieristici nell'area, ma proprio per questa ragione diventa indispensabile lavorare per la costruzione di pacchetti turistici adeguati per migliorare l'attrattività.

Lo dovremo fare in collaborazione con le istituzioni culturali ed imprenditoriali del territorio, perché in assenza di un valore aggiunto determinato dalla ricchezza della offerta di proposte si corre il rischio di una perdita ulteriore di competitività, paradossale considerato il potenziale che esprimiamo per la vasta articolazione di proposte che possiamo mettere in campo.

Certo il saldo complessivo mondiale è frutto di variazioni di segno diverso quando il focus si stringe sulle macroaree, frutto di come tale traffico vada a distribuirsi. L'Europa ha acquisito nel tempo, anche grazie al forte contributo dell'area del Mediterraneo, un ruolo di primo piano nella geografia del traffico crocieristico mondiale.

Il Mediterraneo resta al primo posto per fascino, attrattività e varietà di proposte, sempre capaci di combinare natura, paesaggio, clima, storia, arte e cultura in genere, ma sappiamo che questi vantaggi competitivi non possono essere esenti dalle conseguenze, in termini di percezione da parte della domanda e conseguenti scelte d'acquisto, dello scenario di instabilità e di potenziale minaccia, relativa in particolare agli attentati terroristici e ai conflitti interni ad alcuni paesi del bacino del Mediterraneo.

Dopo un calo registrato nel 2014, il 2015 si è chiuso con un nuovo incremento sia nel numero dei transiti, che tornano a superare la soglia dei 31 milioni (+8,2%), che nel numero di croceristi che hanno scelto di imbarcarsi in un porto mediterraneo, saliti a 6,1 milioni (+4,9%).

Per quanto riguarda l'Italia, la domanda non sembra riuscire a superare quantomeno quella soglia del milione di passeggeri quasi sfiorata nel 2011: nel 2015 sono stati poco più di 800.000 i connazionali ad aver scelto questa formula di vacanza, il dato più basso degli ultimi dieci anni. Il mercato dei crocieristi internazionali ha continuato a crescere.

Quanto al prossimo futuro, c'è però la necessità di evidenziare che il Mediterraneo rischia di scontare una serie di fattori esogeni che incidono sulle scelte della domanda e di conseguenza su quelle della compagnia di crociera. I programmi del prossimo futuro (2017-2018) indicano una contrazione degli approdi per le grandi crociere. Va operata una iniziativa immediata per cominciare ad incidere sulle scelte 2018-2019.

La ridefinizione del prodotto crocieristico per la destinazione Mediterraneo implica la valorizzazione delle attrazioni culturali e turistiche che continuano a mantenere, oltre che elevato livello di competitività, anche caratteristiche di sicurezza per i clienti. Da questo punto di vista, le localizzazioni di toccata delle crociere debbono essere in grado di esprimere pacchetti turistici adeguati per riformulare l'offerta, in sinergia con le compagnie armatoriali e con i tour operator.

Ma nel lungo periodo vi è più di una ragione per ritenere che, ancorché in uno scenario di competizione in aumento per via dell'ingresso e del potenziamento infrastrutturale di nuove aree di *deployment* delle navi, il Mediterraneo crescerà, e resterà la seconda area per volumi di traffico, a condizione che sarà in grado di innovare nella offerta integrata di servizi turistici.

La destinazione crocieristica Italia continua a registrare numeri positivi. Nel 2015 sono stati tre i porti a superare il milione di passeggeri movimentati: **Civitavecchia**, che ha superato la soglia dei due milioni, **Venezia e Napoli**. Nel 2016 oltre a questi tre si aggiunge anche Genova a superare il milione di passeggeri.

Le tabelle che seguono analizzano il traffico per ciascun porto crocieristico, distinguendo la tipologia di traffico (imbarchi/sbarchi e transito) per il 2015.

Tab.1.1 I primi dieci porti per traffico in imbarco/sbarco 2015

Pos.	Porto	Imbarchi/sbarchi	Totale	Toccate nave	Peso imbarchi/sbarchi
1	Venezia	1.364.044	1.582.481	521	86,2%
2	Civitavecchia	868.141	2.271.650	794	38,2%
3	Savona	647.364	982.226	231	65,9%
4	Genova	565.687	848.227	198	66,7%
5	Napoli	126.672	1.269.571	445	10,0%
6	Trieste	100.991	134.265	45	75,2%
7	La Spezia	96.881	667.446	175	14,5%
8	Bari	85.484	367.791	147	23,2%
9	Palermo	65.582	546.884	200	12,0%
10	Brindisi	20.899	151.922	60	13,8%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2016.

Tab.1.2 I primi 10 porti per traffico in transito

Pos.	Porto	Transiti	Totale	Toccate nave	Peso transiti
1	Civitavecchia	1.403.509	2.271.650	794	61,8%
2	Napoli	1.142.899	1.269.571	445	90,0%
3	Livorno	693.774	697.955	369	99,4%
4	La Spezia	570.565	667.446	175	85,5%
5	Palermo	481.302	546.884	200	88,0%
6	Savona	334.862	982.226	231	34,1%
7	Messina	310.634	327.706	160	94,8%
8	Genova	282.540	848.227	198	33,3%
9	Bari	282.307	367.791	147	76,8%
10	Cagliari	246.711	263.247	97	93,7%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2016.

Di grande rilevanza resta il traffico passeggeri da e per le Isole. Da questo punto di vista Napoli mantiene una sua tipicità unica nel panorama nazionale ed europeo, con circa sei milioni e mezzo di passeggeri anno nel 2016.

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico passeggeri	6.226.078	6.218.924	6.211.112	5.756.822	6.077.623	6.324.192	6.500.000	2,8

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico passeggeri crocieristi	1.139.319	1.297.267	1.228.651	1.175.034	1.113.762	1.269.571	1.306.151	2,9

Il Porto di Napoli nel traffico passeggeri.

Il porto di Napoli, come si evince dai dati registrati dalle precedenti tabelle, si posiziona sempre ai primi posti nelle classifiche dei principali scali del Mediterraneo, in particolare per quanto riguarda il traffico per le isole e le navi in transito nel segmento crocieristico.

La crocieristica appare infatti ancora, fino ad oggi, il settore in grado di apportare alle destinazioni domanda aggiuntiva in termini di presenze turistiche e a volte compensativa, in modo da coprire o addirittura saturare la capacità produttiva dell'offerta.

Nel 2015, 1.228.651 sono stati i crocieristi che hanno transitato attraverso lo scalo partenopeo per 445 approdi. Nel 2016 i dati di previsione a consuntivo indicano il traguardo di 1.360.000 crocieristi, per 460 scali, con una crescita ulteriore rispetto all'anno precedente. Questi dati dimostrano ancora una volta la forza d'interesse da parte di tutti gli attori del mercato delle crociere per la città ed il porto di Napoli.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Croceristi (Pax Tot-Home Port+Transito)						
<i>Porto di Napoli</i>	1.297.239	1.228.651	1.175.033	1.113.762	1.269.571 X 445scali	1.360.000 X 460 scali

Tale risultato, è attribuibile non solo alla posizione geografica della destinazione partenopea, che inevitabilmente attira i clienti residenti nelle aree centro-meridionali del Paese, ma anche all'impegno dimostrato dai principali players del settore tesi a potenziare e migliorare i servizi di accoglienza alle principali compagnie crocieristiche e ai passeggeri.

Molti sono stati i progetti avviati con enti locali, nazionali ed associazioni del settore al fine di migliorare ed ottimizzare la capacità ricettiva del varco principale dei circa 8.000.000 di passeggeri complessivi, che ogni anno approdano attraverso il porto in città.

Nel prossimo triennio è prevista la conclusione dei lavori della metropolitana di Piazza Municipio: questo completamento induce ancor di più a rendere necessari gli interventi di riqualificazione del Molo Beverello, area principale per l'altissimo numero di persone che ogni anno transita per imbarcarsi sui mezzi veloci diretti alle isole del Golfo.

Dovrebbero essere allestiti per una parte più estesa dell'anno, e non più per i soli mesi della stagione estiva, gli info-point turistici, al fine di garantire una necessaria e professionale accoglienza a tutti i turisti che scelgono di visitare Napoli ed i luoghi di

attrazione di tutta la Regione Campania.

Il Terminal crocieristico del porto di Napoli, Terminal Napoli, società che gestisce lo storico edificio della Stazione Marittima, dopo aver aperto ed avviato il Centro Congressi, che gode di una posizione privilegiata per la centralità e la bellezza della struttura, ha aperto il centro commerciale con cinquanta negozi che dovrebbero offrire non solo ai crocieristi, ma anche ai cittadini napoletani, la possibilità di fare shopping restando al centro della città. Tale ultimo obiettivo non sembra essere stato raggiunto, e quindi occorre trovare immediate soluzioni alternative. La Stazione Marittima, edificio di bellezza architettonica collocato in un luogo centrale per il porto e per la città, deve essere rilanciato come attrattore di contenuti ed attività.

La crocieristica infatti, può ancora essere, là dove non abbia già dimostrato di esserlo, l'occasione per il territorio di cimentarsi in processi decisionali complessi, costruiti sulla base di ampia partecipazione e condivisione, in grado di assicurare al territorio uno sviluppo non solo significativo nelle sue dimensioni quantitative, ma anche accettato e voluto nei suoi presupposti e nelle conseguenze da quanti più soggetti possibili, per generare un valore aggiunto che consente all'economia del territorio nel suo insieme di generare ricadute positive sullo sviluppo economico.

Le linee di indirizzo necessarie per consolidare una prospettiva di crescita a questo segmento di mercato sono le seguenti:

- riaffermare l'impegno nella crocieristica come occasione o leva per una programmazione territoriale, intesa da un punto di vista economico, occupazionale, sociale ed anche turistico;
- lavorare assieme con gli stakeholder locali, mediante un coinvolgimento tra amministrazioni pubbliche ed operatori privati coinvolti nella crocieristica che la Commissione Europea auspica per un'evoluzione sostenibile;
- sviluppare una progettualità comune tra i soggetti del territorio a partire dalla crocieristica e dalle istanze legate ad essa;
- attivare investimenti a vantaggio della comunità dei residenti e non solo dei turisti, dunque azioni volte all'armonizzazione tra porto e città a beneficio di tutti;
- seguire lo sviluppo delle attività crocieristiche mediante relazioni annuali che evidenzino risultati e prospettive da mettere a disposizione del territorio e di tutti gli operatori coinvolti.

Il traffico passeggeri nei porti di Salerno e Castellammare di Stabia.

Il porto di Salerno si è offerto alle crociere solo negli ultimi anni, facendo registrare una crescita sostenuta e costante del numero di passeggeri (+91% tra il 2011 e il

2015).

Croceristi (Pax Tot-Home Port+Transito)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Porto di Salerno</i>	99.274	113.268	121.919	143.346	189.545	111.395

Fino al 2016 Salerno era sprovvisto di un terminal passeggeri. Le unità da crociera hanno ormeggiato presso le banchine commerciali, attrezzate con tensostrutture.

Nell'aprile 2016 è stata inaugurata, al Molo Manfredi, la stazione marittima progettata dall'arch. Zaha Hadid, che rappresenta un mirabile esercizio di architettura contemporanea.

La piena operatività del terminal potrà, però, essere conseguita solo dopo i lavori di approfondimento dei fondali prospicienti il molo, da effettuarsi insieme al dragaggio complessivo del bacino portuale.

Il Molo Manfredi è collocato in una posizione di cerniera tra l'area portuale e il centro cittadino, immediatamente a ridosso della nuova "Piazza della Libertà" in corso di realizzazione. Questo molo, che da diversi anni non è più utilizzato per i traffici merci, è stato, e dovrà essere ulteriormente, interessato da una serie di interventi finalizzati a trasformarlo in un ambito urbano fortemente attraente per i cittadini e i turisti. Tali trasformazioni furono proposte dall'architetto Oriol Bohigas, in sede di elaborazione del Piano Regolatore della Città di Salerno, e sono state oggetto di scelte fortemente condivise e di un'attività di co-pianificazione da parte di Amministrazione Comunale e Autorità Portuale.

A medio termine, la variante al PRP adottata nel maggio 2016 prevede il prolungamento del Molo Manfredi nonché, in prosecuzione, il banchinamento di un tratto della diga di sopraflutto, per arrivare a disporre di una lunghezza complessiva di ormeggi dedicati alle crociere di circa 1000 m.

Il porto di Salerno, insieme a quello di Castellammare di Stabia, rappresenta un eccellente completamento dell'offerta del porto di Napoli alle compagnie crocieristiche, che guardano con grandissimo interesse alle numerose e splendide destinazioni campane, e che sono perennemente alla ricerca di nuove proposte per la propria clientela.

Salerno rappresenta inoltre un importante terminale del network di collegamenti marittimi tra le località turistiche della costiera amalfitana e quelle della costa cilentana. Il progetto delle "Vie del Mare", grazie all'impegno delle amministrazioni locali, Regione, Province e comuni costieri, può costituire una occasione di sviluppo per la qualificazione del turismo salernitano e regionale. I traghetti e gli aliscafi utilizzati per il servizio scalano sia il Molo Manfredi del porto commerciale, che il

molo di sopraflutto del porto turistico “Masuccio Salernitano”. Estendere questo servizio anche al Golfo di Napoli e Pozzuoli può essere un progetto da valutare.

Passeggeri delle “Vie del Mare”	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Molo Manfredi e Masuccio Salernitano</i>	273.499	257.396	275.357	326.998	364.916	439.580

Per Castellammare di Stabia si deve operare in direzione di una valorizzazione per un approdo attrattivo per i mega-yacht, che rappresentano un mercato in crescita ad elevato valore aggiunto.

Le previsioni di sviluppo del traffico passeggeri.

Quanto si registra in chiave previsionale per il triennio 2017-2019, porta a ritenere che l’anno prossimo il traffico complessivo in Italia subirà un arretramento, dovuto ad una serie di fattori, ma soprattutto al fatto che il prodotto crocieristico è ormai entrato in una fase di maturità ,quanto meno in Europa e dunque anche in Italia, dove si prevedono molte sorprese e differenze nelle dinamiche afferenti i vari scali, alcuni dei quali, in controtendenza con la media nazionale, potranno verificare risultati in aumento sull’anno in corso.

Le proiezioni ottenute da informazioni generali relative a 30 porti italiani, rappresentativi del 97% del traffico nazionale in termini di passeggeri, indicano che per il 2017 e probabilmente anche il 2018 si registreranno flessioni, in particolare nei flussi crocieristici, segnando una nuova variazione negativa, così come accadde nel 2014 e nel 2012.

Va infatti rilevato come i principali porti italiani, i primi 4 per traffico nel 2016, faranno tutti registrare variazioni negative. Il porto di Napoli infatti, potrebbe anche perdere temporaneamente il terzo posto della classifica dei principali porti crocieristici italiani, occupato per moltissimi anni.

Fanno da contraltare ed impediscono all’Italia di veder cadere il dato complessivo le variazioni positive che dovrebbero registrare altri scali, in particolare Salerno, che prevede quasi un raddoppio nel numero sia degli scali che dei passeggeri. Il Tirreno Centrale potrebbe quindi vedere una compensazione interna tra i diversi scali crocieristici, che deve comunque indurre a costruire pacchetti turistici e nuovi sistemi di offerta, per proiettarsi nei prossimi anni in una crescita complessiva dei volumi.

C’è da sottolineare che nel costruire tali stime sul traffico crocieristico nel 2017 si è notato, rispetto agli anni scorsi, una maggiore incertezza, anche da parte di alcuni porti che abitualmente erano in grado di fornire stime previsionali puntuali. È probabilmente il frutto di un nuovo orizzonte nella pianificazione degli itinerari, che,

per la presenza di numerosi fattori, anche esogeni, sempre più difficilmente possono essere costruiti e definiti con largo anticipo, o, quantomeno, si sposta in avanti il momento in cui le compagnie confermano gli ormeggi nei porti.

Capitolo 9 - L'attività cantieristica: il settore delle costruzioni e delle riparazioni navali.

Esistono due distinte realtà industriali nel settore della navalmeccanica: una è quella che è stata sviluppata nel tempo nel porto di Castellammare di Stabia dalla Società Fincantieri, (sostanzialmente riferita alle costruzioni navali), l'altra è quella creata da varie imprese nel porto di Napoli (costruzioni, trasformazioni e riparazioni navali anche nel settore del diporto).

Il sito industriale Fincantieri sviluppa una propria strategia verso obiettivi strategici – settori di mercato – che tengono conto del complesso dei siti produttivi facenti capo alla stessa società. A valle di discussioni e confronti intercorsi tra i vertici aziendali, le parti sociali e le amministrazioni locali, la Società ha individuato una nuova missione industriale che ha consentito di consolidare la presenza del cantiere – ne era prevista la chiusura – ed ha aperto nuove prospettive, con la necessità di nuovi investimenti, essendo stato raggiunto il necessario grado di produttività in relazione al ciclo di produzione (rapporto tra ciclo produzione al coperto, su piazzale e all'interno dello scalo di alaggio).

Anche le trattative in corso per il consolidamento della presenza internazionale di Fincantieri possono condurre ad una ripresa della produzione industriale capace di determinare una rivitalizzazione del settore della cantieristica nazionale e dello stabilimento di Castellammare di Stabia.

Gli atti prodromici alla adozione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Castellammare premiano il lavoro svolto dalla Società Fincantieri, confermando la vocazione industriale del sito e prevedendo condizioni per un ulteriore sviluppo con la previsione di poter realizzare nuovi bacini di carenaggio e favorendo la possibilità di nuovi insediamenti di attività collegate all'industria cantieristica.

Nel porto di Napoli il settore della cantieristica è formato da cinque soggetti concessionari (cantieri navali con dotazioni infrastrutturali) e da oltre sessanta imprese minori con diversificate specializzazioni, che possono contare sulle seguenti dotazioni infrastrutturali:

- superficie: 302.852,00 mq
- sviluppo lineare profilo di banchina: 5.046,13 metri.
- Bacini: 7 bacini di carenaggio (di cui operativi 5).

All'interno dell'ambito del porto di Napoli sono state rilasciate le seguenti concessioni destinate a cantiere navale nell'esercizio delle rispettive attività:

- Cantieri Navali del Mediterraneo: superficie complessiva mq 102.743; trasformazione e riparazioni navali e/o imbarcazioni da diporto

- La Nuova Meccanica Navale: superficie complessiva mq 71.423; costruzione e riparazioni navali
- Palumbo: superficie complessiva mq 20.000; costruzione e riparazioni navali (anche grandi yacht)
- Megaride: superficie complessiva mq 14.500; costruzione e riparazioni navali
- Alilauro (ex Marintec) superficie complessiva mq 5100; riparazioni e rimessaggio di aliscafi e unità navali per trasporto passeggeri.

Sono operativi sette bacini di carenaggio, di cui tre di proprietà pubblica la cui gestione è stata affidata alla Società Cantieri Navali del Mediterraneo (con uno operativo).

Bacino		Tipologia	in concessione	di proprietà
1	Muratura n.1	115x16x6	CAMED	pubblica
2	Muratura n.2	128x21x7	CAMED	pubblica
3	Muratura n.3	335x40x11	CAMED	pubblica
4	Galleggiante - Ercolino	70x18,75		Società Palumbo
5	- Palumbo	110 x 32		
6	Galleggiante Spartacus	110x21x9,70		Società Megaride
7	Galleggiante	127 x 29	LNMN	LNMN

La dotazione di infrastrutture essenziali, quali i bacini di carenaggio, potrà essere incrementata di ulteriori bacini galleggianti di proprietà privata, a conclusione dei relativi procedimenti istruttori in corso.

Le analisi di settore indicano che la persistente crisi dei noli ha indotto ad un rallentamento di ordini per nuove navi e parallelamente un aumento di richieste per manutenzioni navali, le cui operatività non sono state colte dalla cantieristica napoletana. Il mercato che si va evolvendo è quello della riconversione navale e del refitting, che necessita di lavorazioni di qualità e di alta tecnologia, rispetto alla quale le realtà industriali basate unicamente sui bassi costi diventano meno concorrenziali.

Sempre secondo le analisi di settore i fattori di scelta (punti di forza) delle compagnie armatoriali per affidare le attività di riparazione sono:

- professionalità delle maestranze;
- servizi offerti;
- efficienza dei bacini di carenaggio.

Sono proprio i bacini di carenaggio - e la relativa disponibilità nelle dotazioni infrastrutturali - la chiave per competere adeguatamente nel mercato di riferimento.

Nel breve periodo, invece, deve essere svolta una equilibrata azione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale per la effettiva accessibilità alla infrastruttura essenziale bacino n.3, incidendo, anche in ottemperanza ad indicazioni dell'AGCM e a sentenze della magistratura amministrativa, sulle tariffe di accesso e sul miglioramento dei servizi di bacini (rinnovazione di sovrastrutture dedicate).

Il tasso di litigiosità tra gli operatori economici del settore, unito alla crisi economica, ha contribuito alla stagnazione ed all'arretramento delle attività industriali della cantieristica napoletana. L'Autorità di Sistema proporrà agli operatori economici del settore un adeguamento dello scenario operativo di riferimento, aggiornando gli indirizzi definiti nel 2001, in un contesto radicalmente differente.

A breve, essendo stati completati gli interventi pubblici di consolidamento e rafforzamento della banchina di Levante del Molo Carmine, si procederà ad avviare tale attività di demolizioni navali. Si tratta di un'area in testata al molo Carmine per consentire la realizzazione di un sito specializzato nella demolizione navale.

In ultimo, si ritiene di dover accennare al fatto che il Piano Regolatore adottato si propone di concentrare nell'ambito dell'area della cantieristica tutte le attività presenti in porto e che sviluppano attività di cantieristica navale, riparazione e demolizione navale ovvero servizi ad esse connessi. L'ambito è stato suddiviso in dieci sottoambiti. La scelta di pianificazione ha lo scopo di creare le condizioni per una concentrazione dei servizi necessari per il settore, con possibili economie di scala.

Nel porto di Salerno l'attività cantieristica svolge un ruolo secondario. Sono presenti piccole installazioni dedicate alla manutenzione di unità da diporto, di pescherecci, di motovedette e di barche da lavoro, concentrate nella calata di riva della "Vecchia darsena". Il PRP adottato nel maggio 2016 prevede la regolarizzazione e la riqualificazione strutturale della banchina di riva (interessata anche da attività sportive, di diporto nautico e della pesca).

Salvo interventi di regolarizzazione e manutenzione dei fondali ad una quota media di -5,0 m non sono previsti interventi di dragaggio strutturale degli specchi liquidi. La sistemazione finale della darsena, come è stato indicato nei disegni di Piano, sarà oggetto di trattative con il Comune, il quale a sua volta dovrà ricercare opportuni accordi con i pescatori e la flotta da diporto.

Per il porto di Castellammare la cantieristica di costruzione costituisce un'attività industriale di primario rilievo. Le strategie di Fincantieri saranno decisive per il futuro di questo segmento.

Capitolo 10 - Il porto di Napoli: l'operatività della infrastruttura.

La logistica e le aree retroportuali: linee evolutive

Con cadenza ricorrente, i vari Governi che si succedono nel nostro Paese varano nuovi Piani Nazionali della Logistica, spesso senza tener conto dell'esistenza e dello stato di attuazione dei precedenti e spesso senza avere una conoscenza esauriente delle peculiarità dei singoli nodi logistici e delle loro vocazioni.

Pur volendo riconoscere il grande sforzo che, nell'elaborazione dell'ultimo Piano Nazionale, la "consulta" ha effettuato nell'intento di dare un contributo positivo al rilancio di un importante segmento produttivo, quale quello rappresentato dal sistema logistico in generale, è necessario precisare subito che il quadro complessivo nazionale sicuramente continua ad essere critico.

Oggi le grandi correnti di traffico che afferiscono al territorio europeo utilizzano, quale porta d'ingresso, i grandi porti del Nord Europa e, in misura minore, gli hub della penisola iberica, penalizzando fortemente i porti italiani ed in particolare quelli meridionali. Il porto di Napoli, porto storico per eccellenza ed allo stesso tempo baricentrico rispetto ai traffici che interessano il Mediterraneo, avrebbe le potenzialità per assurgere a protagonista, facendosi spazio tra i giganti innanzi menzionati, sia per la sua posizione geografica, sia perché è all'interno delle strategie dei servizi di linea di primari players, in particolare MSC.

Purtroppo la nostra portualità, penalizzata dalle lungaggini delle procedure burocratiche, da infrastrutture inadeguate e dall'insufficienza di moderni collegamenti ferroviari e viari, fatica ad intercettare correnti di traffico internazionali che consentano di recuperare terreno rispetto a quanto perduto in precedenza a favore dei porti europei.

Le azioni urgenti da mettere in campo per sfruttare al meglio le potenzialità del porto di Napoli sono tante. Innanzitutto la realizzazione dei grandi interventi infrastrutturali nelle aree portuali: il dragaggio dei fondali, la costruzione del nuovo Terminal di Levante, la realizzazione di un moderno raccordo, soprattutto ferroviario, che consenta l'uscita rapida delle merci dal porto e riduca enormemente l'impatto ambientale che il traffico veicolare pesante ha sulla nostra città. Questi interventi sono naturalmente finalizzati ad un incremento quantitativo e qualitativo dei traffici, non solo commerciali.

La mancanza di fondali adeguati penalizza non solo in relazione all'inarrestabile processo in atto tra gli armatori verso l'utilizzo di navi sempre più grandi (cosa che

richiede che i nostri porti siano attrezzati con fondali adeguati ai maggiori pescaggi di cui necessitano questi giganti del mare), ma anche in relazione alle progressive e sempre maggiori difficoltà che incontrano le stesse navi oggi utilizzate per gli approdi allo scalo.

La gran parte delle navi è forzata ad utilizzare le poche banchine dotate di fondali più profondi, determinando un “ingorgo” che allunga insostenibilmente i tempi di attesa in rada, aggravando i costi per gli armatori. Per favorire e sostenere l’incremento dei traffici da e per il porto di Napoli non è sufficiente solo dotare lo stesso di aree ed infrastrutture adeguate, ma è necessario anche velocizzare, nel rispetto delle doverose esigenze di verifica e rispetto delle norme, le procedure di controllo connesse all’arrivo ed alla partenza delle merci.

Tali procedure sono oggi molto frammentate, ed un carico di merce può essere soggetto a svariate tipologie di controllo non solo di carattere doganale, che possono numericamente raggiungere fino ad un massimo di 18 diversi controlli. Sicuramente un aiuto allo sveltimento delle procedure può essere dato dalle nuove norme di controllo doganale che consentono di avviare i controlli sin dai porti di imbarco o prima dell’arrivo della nave (c.d. preclearing), ma non basta.

Proprio la molteplicità dei controlli a cui può essere assoggettata la merce, in base alla propria tipologia merceologica, è un fattore che può incidere in maniera rilevante sulla permanenza della merce nelle aree portuali: atteso che l’allungamento dei tempi necessari ai controlli ed all’uscita delle merci incide negativamente sulla competitività di un porto, è indispensabile promuovere la costituzione di un tavolo con tutte le altre Amministrazioni interessate per studiare idonee soluzioni alla problematica, anche attraverso la recente istituzione dello Sportello Unico di controllo che possa consentire il coordinamento per l’effettuazione contestuale o coeva di diversi controlli su un unico carico.

La decisa sterzata verso il rilancio del traffico commerciale che gravita sul nostro porto porterebbe, inoltre, per ricaduta, enormi benefici anche ad altri settori vitali del mondo della logistica: basta pensare a quello dei servizi alle merci (spedizionieri, agenzie marittime, autotrasportatori etc.) ed a quello della cantieristica navale, che potrebbe beneficiare, da un punto di vista di incremento delle commesse, del maggior afflusso di navi, sia in termini numerici che dimensionali.

Poi c’è la necessità di rendere effettivamente operativi e dare quindi un senso imprenditoriale agli Interporti, che fino ad oggi si sono rivelati, con grande rammarico, prevalentemente iniziative “immobiliari”, senza confrontarsi veramente con il mercato e dialogare con i nodi logistici portuali.

E' in tale ottica necessario favorire l'integrazione dei nodi logistici ed i collegamenti viari e ferroviari tra il porto e l'interno del territorio, realizzando finalmente la c.d. *messa a sistema*, cioè la creazione di un'unica grande piattaforma logistica nella quale sarebbero stati interconnessi tutti gli attori ed operatori della logistica, portuale ed interportuale. In queste piattaforme logistiche interne potranno essere realizzate strutture come Distripark e Magazzini da utilizzare per la distribuzione finale delle merci (il c.d. ultimo miglio), creando valore aggiunto e ricchezza per il territorio.

Le “Autostrade del Mare”

Affinché il porto di Napoli consolidi la sua funzione di snodo fondamentale del sistema delle Autostrade del Mare, sono state programmate una serie di infrastrutture per il potenziamento delle banchine ed il miglioramento della viabilità interna al porto.

Allo stato attuale le Autostrade del Mare verso le isole maggiori (Sicilia e Sardegna), sono ospitate principalmente presso il Molo dell'Immacolatella Vecchia e si sviluppano lungo 700 m. di banchina e su circa 16.900,00 m² di piazzale.

Il Piano Regolatore Portuale di Napoli (revisione giugno 2012), nel definire gli obiettivi e le linee programmatiche di sviluppo del porto, delinea la nuova configurazione delle infrastrutture al 2030, l'assetto funzionale e la disciplina delle trasformazioni delle opere a mare ed a terra, ai fini dello sviluppo dei traffici e delle attività ivi svolte, anche attraverso un progressivo riordino delle attività e funzioni ivi presenti, con l'obiettivo di conseguire un complessivo riequilibrio ambientale ed organizzativo dell'intero sistema portuale.

In tal senso, il Piano Regolatore Portuale non solo conferma la permanenza di tutte le funzioni già presenti nello scalo partenopeo, ma ne prevede azioni di sviluppo. Esso prevede, infatti, interventi finalizzati anche allo sviluppo delle Autostrade del Mare, con particolare riferimento ai servizi verso la Sicilia ed il sud Italia e per gli altri porti del Mediterraneo, in termini di accosti e di aree a terra dedicate.

La nuova banchina di Levante, unitamente alla retrostante colmata, sarà interamente dedicata al traffico commerciale contenitori. La conseguente delocalizzazione del traffico contenitori attualmente presenti alle calate Granili, Pollena e molo Bausan consentirà la destinazione delle stesse al traffico passeggeri e merci (Ro-Pax e Ro-Ro), con un incremento del numero degli accosti dedicati alle navi Ro-Pax e Ro-Ro (4 se di grandi dimensioni, 6 se di piccole e grandi dimensioni) ed una superficie a terra dedicata di circa 153.324 m².

Con urgenza occorre necessariamente mettere in condizione gli armatori/operatori del Porto di Napoli di accogliere in normalità i propri clienti, e ciò spesso non avviene a causa di una serie di difficoltà connesse sia all'attuale viabilità, ma anche ad una non pienamente efficiente attività organizzativa.

I servizi e le operazioni portuali.

L'Autorità Portuale di Napoli, con appositi provvedimenti, ha disciplinato lo svolgimento dei servizi portuali e delle operazioni portuali nel Porto di Napoli, categorie di attività previste, rispettivamente, dall'art. 16 1 C. 2 cpv. e 1 cpv. legge 84/1994.

I SERVIZI PORTUALI sono stati regolamentati attraverso l'emanazione dell'ordinanza n. 5 del 21 dicembre 2001. Nella predetta ordinanza, sulla scorta delle indicazioni contenute nel Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, n. 132 del 6 febbraio 2001, vengono individuate le attività imprenditoriali consistenti in prestazioni specialistiche, che siano complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali e per ciascuna di esse viene fissato il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare; di seguito si elencano le categorie di attività individuate e per ciascuna di esse il numero massimo di autorizzazioni da rilasciarsi:

1. Pesatura a bilico delle merci (limite massimo autorizzazioni n. 2);
2. Conteggio, separazione, marcatura, campionatura, misurazione della merce (limite massimo autorizzazioni n. 3);
3. Movimentazione merci e contenitori con veicoli a spola (limite massimo autorizzazioni n. 6);
4. Riparazione e ricostruzione imballaggi in genere (limite massimo autorizzazioni n. 2);
5. Riempimento e svuotamento contenitori (limite massimo autorizzazioni n. 2);
6. Riparazione, lavaggio, fumigatura e operazioni di straordinaria manutenzione di contenitori (limite massimo autorizzazioni n. 2).

Le OPERAZIONI PORTUALI sono state disciplinate dal Regolamento per l'espletamento delle operazioni portuali nel Porto di Napoli, approvato con delibera Comitato Portuale A.P. n. 56 del 18.11.2003 e reso esecutivo con ordinanza A.P. n. 2 del 24.01.2004. L'Autorità Portuale di Napoli, con l'emanazione del Regolamento in argomento, ha mirato ad assicurare la compatibilità fra la libera concorrenza tra le imprese nell'ambito dello scalo marittimo napoletano ed il massimo sviluppo possibile dei traffici in relazione alla funzionalità del porto, del traffico, degli spazi e delle capacità del porto stesso.

Con delibera del Comitato Portuale n. 10 del 18.03.2008 sono state autorizzate alcune modifiche al suddetto Regolamento, con un adeguamento del canone annuale da applicare, al fine di reperire risorse necessarie a finanziare il pagamento di parte delle ore lavorative dovute ai "Responsabili di sito" per l'espletamento dei

loro compiti, così come previsto dal “Protocollo d’intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza nell’ambito portuale di Napoli”, stipulato in data 27.06.2007.

In ogni caso occorre aprire con urgenza un tavolo di confronto con le società titolari dell’autorizzazione ex art. 17, legge 84/94, e gli operatori/terminalisti del porto di Napoli, per verificare la sussistenza nel tempo dei presupposti che originano la nascita di detta società.

Andrà inoltre verificata la ricaduta del Regolamento UE per la fornitura dei servizi portuali e le norme comuni sulla trasparenza finanziaria dei porti, approvato il 23 gennaio 2017.

Si apre con questa disciplina comunitaria un percorso di standardizzazione delle regole molto rilevante che riguarda “i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto, ciascuno dei quali svolge un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti, o perché gestisce più dello 0,1% del totale delle merci UE o del traffico passeggeri, o perché migliora l’accessibilità regionale delle zone insulari o periferiche” (Unione Europea, 2017).

Capitolo 11 - Il porto di Salerno.

L'operatività della infrastruttura.

Il porto di Salerno, di cui sono già state messe in evidenza le caratteristiche di buona organizzazione e di efficienza, vede preclusa la possibilità di un ulteriore, importante sviluppo a causa dei propri limiti infrastrutturali.

Le banchine commerciali, negli ultimi 10 anni, sono state specializzate e suddivise in tre ambiti omogenei: a Ponente, i traffici ro-ro e delle Autostrade del Mare; al Molo Trapezio, i traffici containerizzati; al Molo 3 Gennaio, i traffici breakbulk.

La limitata disponibilità di posti d'ormeggio, soprattutto per le unità di maggiori dimensioni, ha comportato l'adozione di un modello di gestione dell'infrastruttura estremamente flessibile, in virtù del quale è consentito l'ormeggio di navi di una determinata tipologia anche presso banchine destinate ad una diversa classe merceologica, con un velocissimo turnover.

Per far fronte al gigantismo navale, anche a Salerno è necessario approfondire i fondali e allargare l'imboccatura del porto. Tali interventi sono ricompresi nel Grande Progetto "Logistica e porti - Sistema integrato portuale di Salerno", per complessivi € 73 milioni (cofinanziato con fondi POR FESR Campania in parte 2007-2013 in parte 2014-2020).

I lavori di approfondimento dei fondali delle darsene, del bacino di evoluzione e del canale di ingresso del porto di Salerno, sono finalizzati a consentire l'ingresso e la manovra, in condizioni di sicurezza, a navi commerciali di nuova generazione che richiedono pescaggi fino a 14 m.

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

Il porto di Salerno è privo di raccordo ferroviario. Andrà ragionato nel tempo un collegamento con la rete ferroviaria nazionale.

Fino al 2005 è stato attivo un binario di collegamento tra la stazione di Salerno e il porto, la cui costruzione risaliva al 1925. Il binario attraversava il centro cittadino, senza alcuna protezione. Nel 2005 si verificò un tragico incidente con la morte di un pedone, a seguito del quale il raccordo fu prima interdetto e poi definitivamente smantellato.

In questi anni l'Autorità Portuale ha commissionato degli studi di fattibilità per la costruzione di un nuovo raccordo completamente in galleria. I costi previsti per un

simile intervento sono molto elevati, soprattutto se messi in relazione ai benefici attesi; pertanto non è mai stata avviata la fase di progettazione.

È invece stato aperto il cantiere dell'intervento "Salerno Porta Ovest - I stralcio" che ha per oggetto il collegamento del porto commerciale con lo svincolo autostradale. La spesa complessiva prevista per tale intervento è di 149,1 milioni di euro interamente finanziato con € 146,6 milioni di fondi PON Reti e Mobilità (in parte 2007-2013 in parte 2014-2020) e con 2,5 milioni assegnati con la L. 443/2001. Allo stato attuale, l'arteria che collega l'area portuale (via Ligea) allo svincolo autostradale (zona Cernicchiara) presenta forti criticità costituite dalla promiscuità del traffico commerciale da/per il Porto con il traffico urbano in entrata/uscita dalla città. Una situazione questa che dà luogo a condizioni di esercizio ormai insostenibili a causa dei disagi nella circolazione e delle ripercussioni negative sull'ambiente.

Tale nuovo collegamento, che corre quasi tutto in galleria, è distinto da quello già esistente che collega la parte alta del centro storico della città con la costiera amalfitana e con lo svincolo autostradale. Esso consentirà di evitare ogni forma di interferenza tra traffico urbano e traffico portuale e potrà assicurare minori tempi di percorrenza e maggiore sicurezza sia al traffico da e per il Porto sia al traffico cittadino. Inoltre, tale nuovo collegamento potrà favorire anche la creazione di aree retroportuali di servizio alla logistica portuale, rafforzando così il ruolo strategico del Porto di Salerno quale importante piattaforma logistica del Mezzogiorno.

Quanto si propone per il porto di Napoli, in termini di velocizzazione dei controlli delle merci in porto e di integrazione con le piattaforme logistiche regionali, trova piena applicabilità anche al porto di Salerno.

Nel maggio 2016 è stata adottata dal Comune e dall'Autorità Portuale di Salerno una variante al PRP, con la finalità di migliorare e razionalizzare la dotazione infrastrutturale del porto per i traffici commerciali, di potenziare le infrastrutture destinate alle crociere e di migliorare il rapporto tra porto e città.

I servizi e le operazioni portuali nel porto di Salerno.

L'Autorità Portuale di Salerno con appositi provvedimenti ha disciplinato lo svolgimento dei servizi portuali e delle operazioni portuali nel Porto di Salerno, categorie di attività previste, rispettivamente, dall'art. 16 1 C. 2 cpv. e 1 cpv. legge 84/1994.

Con Provvedimento n. 3/2014, ordinanza presidenziale emanata a seguito di delibera del Comitato portuale e parere della Commissione Consultiva Locale, si è avviata la procedura di evidenza pubblica per il rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali nel porto di Salerno; dopo il previsto procedimento amministrativo, sono state rilasciate nove autorizzazioni con durata esennale.

Si rappresenta, inoltre, che è vigente un'autorizzazione in autoproduzione come previsto dall'art.8 del D.M. 585/95, che stabilisce che le autorizzazioni rilasciate al vettore/impresa di navigazione/noleggiatore non rientrano nel novero del numero massimo fissato per il porto.

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 dei terminal in porto, e delle altre concessioni funzionalizzate ad attività commerciali, che è stato completamente attuato con i relativi atti consequenziali.

Per quanto concerne la disciplina del lavoro portuale temporaneo, si evidenzia che in attuazione delle previsioni di cui all'art. 17 della suddetta legge 84/94, come modificato dalla legge 186/2000, l' Autorità portuale, ha selezionato con procedure di 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

La pianta organica sottoposta anche alle valutazioni del Ministero 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 in dettaglio disciplina i rapporti tra l'impresa ex art. 17 e le imprese portuali.

Tale regolamento nella prima esperienza applicativa non ha determinato particolari criticità operative. La Compagnia Portuale si trova ora alle prese con la necessità di confrontarsi con la domanda di mercato da parte delle imprese che operano all'interno del porto di Napoli, e deve dimostrare quella flessibilità operativa adeguata a massimizzare il ricorso al lavoro temporaneo da parte dei diversi soggetti: occorre trovare quel punto di equilibrio tra domanda ed offerta che sia capace di generare valore aggiunto per il sistema nel suo insieme.

Il futuro del lavoro costituisce una delle principali questioni di interesse per

l’Autorità di Sistema Portuale. Su questo tema intendiamo avviare, e tenere costantemente aggiornato, uno studio sulla ricognizione delle forze di lavoro impiegate, sia direttamente sia indirettamente, fornendo informazioni che possano favorire l’incontro tra domanda ed offerta, rendendo maggiormente trasparente l’informazione economica su questo aspetto, spesso sottovalutato.

Capitolo 12 - Il porto di Castellammare di Stabia: operatività della infrastruttura.

Il porto di Castellammare è stato in passato (tra la fine degli anni 90 e l'inizio del 2000) interessato da traffici prevalentemente di merce varia, soprattutto cereali. Infatti sono ancora presenti in porto i silos del grano oramai in disuso. Le operazioni portuali venivano eseguite da una cooperativa di prestazione di manodopera i cui dipendenti sono poi confluiti in una impresa portuale che trattava prevalentemente lo scarico di granaglie. Naturalmente l'attività industriale di maggior rilievo del porto ancora oggi è quella legata al sito di costruzione navale della Fincantieri.

Il porto di Castellammare già interessato, per gran parte degli spazi e degli specchi acquei, ad attività del settore diportistico, dal 2007 ha visto accrescere tale vocazione fino alla concessione di ampi spazi di banchina del molo di sottoflutto a soggetti concessionari che forniscono servizi per il diporto e assistenza a navi da crociera di medie dimensioni.

I traffici marittimi di linea prevalentemente nella stagione estiva sono diretti verso la vicina isola di Capri e soddisfano una domanda di trasporto autoveicoli e passeggeri residuale rispetto al porto di Napoli.

Negli anni 2015 e 2016 è stata avviata una attività, affidata in concessione, di ormeggio e fornitura di servizi ai grandi yacht che ha riscosso notevole successo e che si ritiene possa essere ulteriormente sviluppata nei prossimi anni avvantaggiandosi della vicinanza del porto con le mete turistiche della regione maggiormente apprezzate (Sorrento, Pompei e Capri).

Nel porto di Castellammare di Stabia operano quali soggetti esercenti un servizio di interesse generale le aziende di fornitura del servizio di pulizia e raccolta rifiuti portuale e quella del servizio di rifornimento idrico già operanti nel porto di Napoli.

Capitolo 13 - Il sistema dei controlli doganali.

L'iniziativa dello Sportello Unico Doganale appresta finalmente ad entrare nella fase attuativa. La decisione di avviare nel mese di luglio 2013 la sperimentazione nel porto di Napoli costituisce un passaggio cruciale per conseguire l'obiettivo di una completa e generale digitalizzazione del processo di sdoganamento realizzando la semplificazione delle procedure doganali, l'ottimizzazione della capacità di controllo e la riduzione dei costi per amministrazioni pubbliche ed operatori economici.

Lo Sportello Unico, attivato nel luglio 2011 grazie al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) n. 242 del 2010, si è sviluppato secondo modalità transitorie in vista dell'attuazione conclusiva prevista dalla normativa entro luglio 2014.

Lo Sportello Unico è una misura rivoluzionaria che permetterà di superare la frammentazione del processo di sdoganamento che può richiedere oltre alla dichiarazione doganale fino a 68 differenti documenti, nella grande maggioranza dei casi rilasciati su carta, e comportare l'attesa dell'esito dei controlli esercitati da 18 diversi enti.

Gli operatori che si rivolgono all'autorità doganale avranno la possibilità di svolgere in forma digitale gli adempimenti necessari ad ottenere lo sdoganamento. Gli effetti saranno nei prossimi anni: una notevole diminuzione dei costi a carico delle imprese, incluso quelli relativi al contenzioso e all'incertezza, il miglioramento del controllo di qualità dei dati.

Antecedentemente l'attuazione delle procedure previste dallo Sportello Unico Doganale per effettuare un'operazione di import/export, gli operatori dovevano presentare, oltre alla dichiarazione doganale, fino a 68 istanze ad altre 18 amministrazioni, trasmettendo ad ognuna informazioni e dati spesso identici o simili nella sostanza per ottenere le autorizzazioni, i permessi, le licenze ed i nulla osta necessari, nella grande maggioranza dei casi rilasciati su carta.

In assenza di un efficace coordinamento tra le amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento, costi e tempi della frammentazione ricadono sulle imprese. Per queste ragioni, già nel 2003, prima che nell'ordinamento dell'Unione fosse introdotto un principio analogo, l'Agenzia delle Dogane propose la norma istitutiva dello Sportello Unico Doganale, inserita poi nella legge finanziaria per il 2004.

La finanziaria 2004 stabilisce che la dogana funga da punto di coordinamento e di controllo del complesso delle informazioni necessarie allo sdoganamento e demanda le modalità attuative dello Sportello Unico Doganale al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 242 del 4 Novembre 2010, pubblicato sulla

Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 10 del 14 gennaio 2011. Il DPCM istitutivo dello Sportello Unico Doganale di fatto obbliga le 18 amministrazioni ad integrare i processi di competenza, di cui rimangono titolari, per offrire alle imprese una "interfaccia" unitaria (*single window/one stop shop*), che, a regime consentirà:

- la richiesta, il controllo e lo "scarico" delle certificazioni/nullaosta/autorizzazioni per via telematica;
- la "digitalizzazione" dell'intero processo di sdoganamento, compresi i segmenti di controllo di cui sono titolari amministrazioni diverse dall'Agenzia delle Dogane.

Gli effetti della "digitalizzazione" saranno:

- la riduzione dei tempi e dei costi di sdoganamento;
- il miglioramento della qualità dei controlli;
- la conseguente riduzione dei costi per le amministrazioni.

Capitolo 14 - L'attuazione del Piano di security.

La SECURITY attiene al complesso di misure preventive, mezzi umani e materiali, diretto a proteggere il trasporto marittimo, gli impianti portuali ed i porti dalle minacce di atti illeciti intenzionali.

Partendo da alcune considerazioni che attengono al concetto di SECURITY si deve sottolineare che a partire dal 2004, e cioè dall'entrata in vigore della Convenzione SOLAS (Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare) e del Codice ISPS (Codice per la sicurezza della nave e degli impianti portuali), sono state emanate una serie di norme comunitarie ed internazionali successive necessarie per armonizzare la genericità delle disposizioni SOLAS con i vari modi di operare dei vari porti nelle cui organizzazioni del lavoro si sarebbero poi dovute calare tali norme.

In particolare, la direttiva comunitaria n. 65/05 ribadisce la rilevanza della tutela della sicurezza all'interno delle aree portuali, in considerazione del fatto che i porti sono un anello essenziale della catena complessiva del trasporto e uniscono i tratti marittimi e terrestri del commercio e del traffico passeggeri.

La direttiva, inoltre, si propone di migliorare la sicurezza nelle zone del porto non interessate dalle norme dell'ISPS code.

La sicurezza dei porti completa la sicurezza marittima e dell'interfaccia nave/porto, estendendola anche all'interfaccia porto/entroterra, e garantisce che le misure di sicurezza, marittima e dell'interfaccia nave/porto, siano rafforzate da misure applicabili a tutta l'area del porto, riuscendo a semplificare le procedure e ad ottenere sinergie significative.

Con il Decreto Legislativo in data 06.11.2007 n. 203 "Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti" le disposizioni della direttiva 65/05 vengono recepite dall'ordinamento nazionale e vengono rese obbligatorie per i porti italiani:

- individuazione perimetro security del porto;
- valutazione di sicurezza del porto;
- piano di sicurezza dell'intera area portuale;
- individuazione e nomina dell'Agente di Sicurezza;
- individuazione di norme sanzionatorie per chi viola disposizioni Security;

La nuova materia della Port Security inizialmente ha determinato un forte impegno dell'Autorità Portuale nel risolvere tutte le problematiche applicative.

E' da tenere presente la problematicità legata all'attuazione delle nuove disposizioni legislative soprattutto in porti che, nella parte dedicata alla crocieristica e passeggeri, sono aperti alla città e dove, pertanto, non esiste una barriera doganale

che filtri i soggetti che accedono alle aree portuali.

Ci si è trovati, quindi, a dover ricercare un giusto compromesso ed equilibrio tra l'abbattimento delle recinzioni portuali che, di fatto, lasciava vaste zone prive di in sistema di controlli agli accessi, e l'esigenza di dover garantire la sicurezza delle infrastrutture portuali e delle navi ormeggiate, in attuazione delle nuove disposizioni.

Alla fine l'equilibrio è stato trovato in quanto proprio la normativa ha previsto che le misure di sicurezza devono essere attuate in ogni singolo impianto portuale (quindi non nel porto nella sua interezza) e, più specificatamente, dove si realizza l'interfaccia nave-porto.

Porto di Napoli

I singoli terminalisti della area portuale aperta hanno dovuto realizzare strutture tali da filtrare sottobordo i soggetti destinati ad avvicinarsi alla nave.

Il Piano di Security del porto, reso obbligatorio dal D.Lgs 203/07, approvato in via definitiva dal Prefetto della Provincia di Napoli in data 03.03.2009, prevede le nuove regole di fruizione delle aree portuali, le condizioni di accessibilità veicolare e pedonale differenti a secondo dell'area portuale nella quale si intende accedere oltre ad un consistente impiego di particolari guardie giurate ai varchi e lungo la viabilità.

Propedeuticamente all'elaborazione di tale Piano, è stata effettuata la valutazione dei rischi di security dell'intero porto. Tale valutazione, così come previsto dal citato D.Lgs. è stata approvata dalla Capitaneria di Porto.

Sempre nell'ambito dell'ottemperanza alle prescrizioni del D.Lgs. 203/07, l'Autorità Marittima, su indicazione della Autorità Portuale, ha nominato l'Agente di Sicurezza del Porto di Napoli (Decreto della Capitaneria di Porto n. 28 del 6.03.2008) e l'Agente di Sicurezza del Porto di Castellammare di Stabia con i compiti previsti da legge di fungere da punto di contatto fra i terminal su materie riguardanti la security portuale.

Concludendo, il Porto di Napoli nei prossimi mesi dovrà perfezionare l'adeguamento alle norme di security mediante l'elaborazione di una ulteriore valutazione di sicurezza del porto consentendo, una volta ricevuta l'approvazione, l'elaborazione da parte della Capitaneria di Porto del Port Facility Security Plan del porto nel suo complesso, che tenga anche conto dell'utilizzo di tutte le tecnologie oggi in nostro possesso necessarie a gestire gli accessi, la viabilità ed in genere le attività del porto tramite un costante controllo di gran parte delle aree pubbliche.

PORTO DI SALERNO

L'organizzazione di security del porto di Salerno è codificata nel relativo Piano di security portuale (P.S.P.), approvato in data 30/03/2015 con decreto

n.116/9/OES/2015R, redatto sulla scorta del relativo Assessment portuale (P.S.A). La security portuale è relativa alle infrastrutture/beni di pubblico utilizzo e quindi sotto il diretto controllo dell’Autorità Portuale, vale a dire:

- la security perimetrale del porto;
- i varchi di accesso;
- la viabilità comune;
- le aree non in concessione.

Per quanto riguarda le aree destinate al temporaneo deposito di merci in banchina (art. 50 c.n.) la security è demandata alla impresa utilizzatrice.

Il compendio portuale di Salerno è suddiviso in tre diversi ambiti omogenei merceologici (la cui suddivisione è stata adottata anche ai fini della security) e più in particolare:

- Ambito “A” destinato in prevalenza alle merci varie;
- Ambito “B” destinato ai contenitori;
- Ambito “C” destinato ai rotabili ed ai passeggeri (Autostrade del Mare).

Per ogni ambito merceologico è stato redatto un singolo Assessment che ha dato luogo alla relativa pianificazione di security a cura dei singoli utilizzatori (Terminalisti), anche consorziati ai fini di security. Inoltre per ogni ambito è prevista la possibilità di accogliere navi provenienti da un ambito diverso/appartenenti a diversa categoria merceologica, seppure con l’applicazione delle relative procedure dell’ambito di provenienza.

Inoltre in questa fase in cui si è dato corso alla prima realizzazione del Polo crocieristico con allungamento del Molo Manfredi, alcune navi da crociera ormeggiano allo specifico impianto portuale “Stazione Marittima” anch’esso dotato di pianificazione di security redatta dalla società deputata alle attività di accoglienza/gestionali, e formalmente approvato dall’Autorità di Sicurezza Marittima.

Nell’ambito portuale in esame sono presenti i sottoelencati beni/infrastrutture ad uso pubblico:

- varchi di accesso;
- recinzione perimetrale portuale;
- impianti tecnologici;
- edifici/strade;
- documentazione;
- sistemi di comunicazioni.

Nell'ambito di quanto sopra esposto, sono state rilevate le seguenti vulnerabilità, per esigenze di sintesi, raggruppate nelle seguenti materie:

- Accesso delle persone/veicoli che entrano in ambito portuale;
- Perimetro portuale;
- Impianti energia/elettrici/elettronici;
- Infrastrutture (edifici/strade);
- Documenti/informazioni;

Per fronteggiare le vulnerabilità sono state adottate le sottoelencate contromisure, per esigenze di sintesi, raggruppate nelle seguenti materie:

- Controllo accessi attraverso GPG posizionate dalla Autorità portuale;
- Recinzioni portuali (esterna perimetrale ed interna di separazione aree pubbliche-terminals);
- Sorveglianza fissa ai varchi portuali mediante GpG e dinamica del compendio mediante le pattuglie automontate della Polizia di Frontiera e della Guardia di Finanza;
- Miglioramento della illuminazione/
- Protezione fisica infrastrutture/edifici/impianti;
- Organizzazione security aree pubbliche;
- Organizzazione security singoli ambiti merceologici;
- Organizzazione security singoli terminali portuali e navi traghetto/ navi da crociera (con relative interfacce nave/porto);
- Centrale Operativa di security;
- Sistemi telecomunicazione;
- Procedure di security;
- Protezione documenti/informazioni;
- Addestramento/esercitazioni.

L'organizzazione di security è attualmente in fase d'implementazione (per la parte relativa alla realizzazione delle infrastrutture necessarie). Infatti il Piano Operativo Triennale prevede la fornitura con installazione delle seguenti infrastrutture di security, da realizzare nel Porto commerciale di Salerno in armonia con le prescrizioni contenute nel PSP (Port Security Plan):

- controllo accessi, mediante realizzazione di gates dedicati al controllo di persone e veicoli ai varchi portuali; sono incluse le strutture civili tra le quali le pensiline e i caselli per il personale proposto ai controlli, oltre alle

dotazioni impiantistiche di automazione di controllo e automazione degli accessi ;

- impianto di videosorveglianza del compendio portuale ed in particolare dei presidi di varco, delimitazioni delle aree e delle zone di *portfacility*;
- realizzazione della Centrale Operativa di Security all'interno dei locali messi a disposizione della Capitaneria di Porto;
- fornitura di n. 1 apparecchiatura radiogena per controllo bagagli di tipo trasportabile su carrello e di attrezzature varie.

Sono stati ultimati i lavori di manutenzione di alcuni locali preesistenti nel fabbricato della Capitaneria di Porto sul Molo Manfredi, da destinare alla Centrale Operativa di Security, che è stata collegata con le apparecchiature nevralgiche all'intera infrastruttura: server, workstation, video wall, etc. L'importo complessivo dell'intervento ammonta ad € 4.518.360,00 (fondi L.413/98- security e fondi L.296/2006 c. 983) ed è in corso la redazione di una variante relativa alle opere civili da realizzare ai varchi portuali.

Capitolo 15 - I servizi di interesse generale.

Per quanto attiene ai servizi d'interesse generale si rileva quanto segue:

PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA

Servizio idrico.

Il triennio che precede ha confermato l'ottimo andamento del servizio idrico portuale della società IDRA Porto con partecipazione minoritaria dell'Autorità Portuale di Napoli. A seguito del rinnovamento delle cariche dirigenziali e della organizzazione, dovrebbero ancora migliorare le performance del servizio idrico portuale per la gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete idrica e relative manutenzioni per la fornitura idrica delle navi in porto e in rada ai concessionari e agli utenti in genere, mediante l'utilizzo della rete idrica portuale.

Nei prossimi mesi occorre verificare l'attività e decidere se mantenere tale organizzazione e nelle more continuare ad attuare il previsto controllo da parte dell'Autorità Portuale.

Servizi Ecologici.

In relazione a tale servizio si ricorda che il Comitato Portuale dell'A. P. di Napoli fu chiamato a deliberare sul mantenimento della partecipazione nella società SEPN, in quanto servizio d'interesse generale ai sensi del D.M. 14 novembre 1994. Lo stesso Comitato Portuale nell'anno 2012 ha deliberato la proroga del mantenimento del servizio in questione secondo l'attuale compagine, nelle more dell'attivazione della procedura ad evidenza pubblica per l'assegnazione a terzi dello stesso.

Trattasi comunque di un servizio che ha ottenuto risultati nel tempo in materia di attività di spazzamento, conferimento, raccolta, trasporto, trattamento, smaltimento, recupero e riciclaggio a cadenza giornaliera nell'intero arco solare. Pertanto nei prossimi mesi deve concludersi l'iter già iniziato per l'indizione della gara ad evidenza pubblica e per l'assegnazione del servizio a soggetti terzi. Occorre prestare massima attenzione affinché vengano garantite le attuali performance e vengano prefissati criteri che proiettino in meglio il servizio in questione, sia sotto l'aspetto dell'*intuitus societatis* che sotto l'aspetto oggettivo dell'espletamento in normalità, sicurezza ed efficienza.

Servizi Stazioni Marittime.

Nell'ultimo triennio è stato quasi completato l'approntamento di nuove strutture per l'ormeggio di navi di grandi dimensioni allo scopo di favorire l'attracco delle medesime nel porto di Napoli. Sono, inoltre, in fase di ultimazione i lavori di completamento delle strutture esterne (pensiline, ecc.) per consentire l'utilizzo delle stesse in normalità, decoro e sicurezza. Va migliorato il sistema di informazione al

pubblico.

Per quanto attiene alla cosiddetta “Galleria del Mare” (il nuovo Shopping Center), la gestione da parte della Terminal Napoli, in regime di 45 bis, non ha sortito sinora gli effetti previsti, e, pertanto, sono in corso da parte della suddetta società, che ha attuato un avvicendamento ai vertici, delle ipotesi per meglio sviluppare le attività d’interesse anche con riferimento al Centro Congressi.

L’Autorità’ di Sistema Portuale vigilerà su tale andamento, ma non nella condizione giuridica di socio di minoranza (5%), piuttosto secondo i poteri di controllo ad essa affidati dalla legge 84/94 e succ. modificazioni. E’ stato, infatti, nel corso dell’anno 2012 formalizzata, ed è in corso di valutazione da parte dell’Autorità’ di Sistema Portuale la fuoriuscita dalla compagine societaria Terminal Napoli S.p.A. Tale scelta, come peraltro già annunciato in occasione del POT 2011 /2013, e’ originata da un lato dai mutati presupposti che ne originarono la presenza in partecipazione al fine di controllare direttamente l’avvio di un servizio d’interesse generale di particolare rilevanza, quale quello in questione, e dall’altro da quello emerso in corso d’opera circa la impossibilità’ oggettiva (quota di partecipazione minoritaria) di peso partecipativo alle decisioni assembleari.

Infine, nel prossimo triennio è previsto, l’attività’ istruttoria è già in corso, un riassetto complessivo degli spazi in concessione alla Terminal S.p.A., affinché si possano fornire servizi adeguati ai crocieristi ed all’utenza in generale.

Servizio ferroviario merci.

Il servizio delle manovre ferroviarie nel porto di Napoli è stato gestito sin dalla sua costituzione dalla società Ferport Napoli Srl, partecipata anche dall’Autorità Portuale. A seguito della sua messa in liquidazione, considerato quanto previsto dal contratto di cessione di ramo d’azienda, stipulato il 18/12/2012 tra Ferport Napoli Srl in liquidazione e Servizi Ise Srl, ed anche al fine di risolvere il problema occupazionale, su richiesta del curatore fallimentare, il servizio è stato affidato, temporaneamente, e nelle more dell’effettuazione della relativa gara, alla società Servizi ISE srl, con provvedimento n. 1875 del 20/12/2012, con decorrenza 01/01/2013.

Ciò fino al completamento del riassetto del sistema logistico del porto di Napoli, come previsto dal Piano Regolatore Portuale, fino al 2016. Conseguentemente, la Servizi ISE srl è subentrata anche nella concessione pluriennale n. 148 valida fino al 09/10/2026, per il mantenimento della palazzina “Manovre Ferroviarie” e dell’area scoperta asservita. È stato inoltre assentito in concessione alla Servizi ISE srl il terminal ferroviario posto a ridosso della radice del Pontile Vittorio Emanuele, con licenza n. 63/2012 REP 6901 per gli anni 2013-2016.

Nei prossimi mesi dovrà espletarsi la gara ad evidenza pubblica per l’assegnazione a

soggetti terzi del servizio ferroviario. Nel frattempo e nelle more dell'aggiudicazione di detta gara, è stata concessa proroga alla ISE s.r.l. per i servizi di manovra.

PORTO DI SALERNO

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

- Servizio di pulizia delle strade e piazzali comuni del porto commerciale e del porto Masuccio Salernitano 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 telecomunicazioni;
- Servizio elettrico e di illuminazione;
- Servizio idrico.

La qualità e l'efficienza dei servizi di interesse generale affidati sono da considerarsi buone.

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 ai siti di smaltimento/ recupero finale.

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 n. 36 (trentasei) mesi e con scadenza al 31 gennaio 2017 .

Nel mese di Dicembre è stata bandita la nuova procedura di evidenza pubblica comunitaria per la quale sono pervenute n. 11 Offerte ed è attualmente in corso il procedimento di gara.

L'importo a base d'asta per i 36 mesi di servizio è stato pari ad € 558.223,20 e l'importo netto di aggiudicazione è stato pari ad € 441.780,89.

A decorrere dall'01/01/2015 il soggetto fornitore del servizio procede anche alla raccolta dei rifiuti presso i concessionari ex art.36 c.n., attività prima 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 pulizia degli specchi acquei del Porto commerciale e porto Masuccio Salernitano

Il servizio ha per oggetto la pulizia degli specchi acquei consistente in:

- 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, trasporto e smaltimento/ recupero dei medesimi rifiuti in impianti di conferimento finali.

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 01/11/2014 al 31/10/2017.

L'importo a base d'asta per n. 36 mesi di servizio è stato pari ad € 310.017,35 e l'importo netto di aggiudica è stato pari ad € 224.730,32.

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 e lo smaltimento/ recupero dei medesimi rifiuti in siti autorizzati o presso impianti di trattamento o termodistruzione.

La gara ad evidenza pubblica è stata aggiudicata alla ditta Trirena Sas per n. 36 mesi ed è iniziato dal 01/01/2013. Alla scadenza dell'affidamento è stata bandita una nuova 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; pertanto la procedura non ha avuto esito favorevole .

Risultano ora in corso le procedure per l'espletamento della nuova gara. Nelle more, 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 n. 18/2010 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 D.lgs. 152/06 - testo unico "Norme in materia ambientale"-, dal D.lgs. 182/03 e da ogni altra normativa applicabile in materia, nonché dal *Piano di Raccolta dei Rifiuti Prodotti dalle Navi e dei Residui del Carico*, dal *Capitolato speciale di appalto* (CIG 4390898BA5 – Delibera Presidenziale 277/ 2012) e dall'Ordinanza 28/ 2012 della Autorità Portuale.

Si evidenzia che il servizio non comporta alcun onere per l'Autorità Portuale, in quanto le tariffe sono a completo carico delle utenze.

Servizi di Telecomunicazioni e PCS

Ai fini dei sistemi delle telecomunicazione del compendio portuale è stata potenziata, in regime concessorio, la preesistente rete in rame gestita della

TIM (ex Telecom Italia) con l'implementazione di una rete in fibra ottica a servizio degli operatori portuali.

In particolare l'operatore è in grado, su tutto il compendio portuale, di offrire servizi a larga banda in tecnologia (VDSL over FTTC, FTTB e FTTH oltre quelli tradizionali XDSL e RTG); oltre alla rete del provider sussiste una rete in FO ottica di proprietà dell'Autorità che interconnette le varie infrastrutture (impianto illuminazione, impianto idrico e antincendio, protezione catodica delle banchine, infrastrutture di security, progetto di ricerca Habitat), e la connessione di alcuni Enti istituzionali tra i quali Capitaneria di Porto e Guardia di Finanza.

Si segnala che i porti di Napoli e Salerno hanno aderito al progetto di Assoporti Servizi, ai fini dello sviluppo e implementazione del PCS, che ha la finalità di integrare il sistema nazionale della logistica integrata e intermodalità.

PCS costituisce un abilitatore tecnologico che deve rispondere alle esigenze degli operatori coinvolte nel processo di gestione dei servizi portuali e delle attività legate alla logistica intermodale, nonché alle attività delle Autorità di Sistema, che hanno il compito di rispondere alle necessità del sistema amministrativo in termini autorizzativi, di governo e di monitoraggio delle attività, rendendo disponibili informazioni anche agli Enti preposti alla sicurezza degli scali, al controllo della movimentazione delle merci, dei mezzi e dei passeggeri.

Servizi di Illuminazione ed Elettrici

Il sistema di energia elettrica è garantito da una rete con distribuzione in Media Tensione MT e Bassa Tensione BT. La rete in regime concessorio è direttamente gestita dall'Ente distributore e-distribuzione S.p.A. (già ENEL Distribuzione). All'interno del Porto Commerciale sono allacciate n.12 cabine di trasformazione MT/BT per una potenza installata complessiva di circa 5 MW di cui n.3 di competenza diretta dell'APS per una potenza installata 1,4 MW. L'illuminazione del Porto Commerciale è garantita per la maggior parte da un sistema di torri faro (n. 40 torri) a corona mobile, altezza 35 m, dotate di n.12 apparecchi d'illuminazione 1000 W SAP con ottica cut-off asimmetrica. L'impianto telecontrollato è alimentato da tre cabine MT/BT. Ulteriori impianti, di recente realizzazione, con tecnologia a LED garantiscono l'illuminazione su alcune zone portuali tra cui il molo Manfredi e il molo di sottoflutto.

L'Ente erogatore di energia elettrica in ambito portuale è stato individuato tramite piattaforma CONSIP.

Servizio Idrico

Sono in corso di realizzazione i lavori di adeguamento e potenziamento degli impianti idrico e antincendio del Porto di Salerno costituiti da due reti distinte, serventi tutta l'area del Porto commerciale.

L'intervento (scheda POT 036) è finanziato con fondi statali (L.84/94 art. 6, L.296/2006 art.1 c.994, L.413/98 art. 9-rifinanziamento legge n. 488/99 e legge n. 388/00).

La gara d'appalto dei lavori, aggiudicata con Delibera Presidenziale n. 285 del 06/11/2012, prevedeva la suddivisione dell'intervento in due lotti.

I lavori hanno avuto inizio in data 20.02.2013.

Nel corso dell'intervento i lavori sono stati più volte sospesi in quanto le zone di lavorazione, interessando l'intera area portuale, si sono sviluppate, con evidenti interferenze, anche all'interno di aree oggetto di ulteriori e concomitanti appalti.

A quanto detto è da aggiungersi la necessità di redigere una perizia di variante n.1, approvata con D.P. 87 del 28.04.2014, con la quale si è provveduto ad un riassetto della risorsa economica disponibile tra i lotti A e B.

Nel frattempo, per l'evoluzione dell'appalto e per le ulteriori necessità dell'Ente, è stata predisposta una perizia di variante n.2, in corso di approvazione, sui cui sono state richieste e ottenute le autorizzazioni e nulla osta degli Enti preposti. Allo stato attuale è stata raggiunta una percentuale di avanzamento lavori pari al 63,18 % dell'importo contrattuale delle sole opere finanziate.

Si prevede la conclusione dei lavori entro il 2017.

Il quadro economico dell'intero intervento, rimodulato con D.P. 87/2014 di approvazione della perizia di variante n.1, prevede un costo complessivo di € 6.400.000,00, di cui € 5.650.000,00 già finanziati ed € 750.000,00 da finanziare.

Servizio di Stazione marittima

Nel mese di Aprile 2016 è stata inaugurata la Stazione marittima realizzata dal comune di Salerno al Molo Manfredi. Al riguardo risulta pubblicato sul sito istituzionale un Avviso pubblico con le Linee Guida per l'affidamento in concessione del bene pertinenziale sul Molo Manfredi – Porto di Salerno - per lo svolgimento del servizio di Stazione marittima passeggeri, ad esito del quale non sono pervenute ancora domande a questo ente; presumibilmente anche in relazione alla circostanza che il c.d. Polo crocieristico al Molo Manfredi in mancanza del completamento delle

procedure di dragaggio previste -con adeguato approfondimento dei fondali per ormeggi di navi con maggiore pescaggio- non risulta ancora completato.

Nelle more, in relazione alla utilizzabilità dell'edificio e per assicurare l'efficientamento con una serie di attività concernenti la tenuta in esercizio provvisoria (servizio informazioni turistiche, sicurezza nell'afflusso dei passeggeri/visitatori, custodia e pulizia, per evitare l'ammaloramento e/o abbandono del bene, bigliettazione per navi intercostiera, utilizzo per le navi residuali da crociera che dovessero ormeggiare e per eventi e/o manifestazioni svolte dal comune – realizzatore dell'opera - o dalla Autorità portuale) le attività sopra indicate sono state affidate in via provvisoria -con validità fino al 30/06/2017- alla Salerno Stazione Marittima Spa.

Per passare dalla realizzazione dello splendido manufatto di Zaha Hadid alla effettiva operatività della infrastruttura occorre completare l'adeguamento degli escavi per consentire l'approdo delle grandi navi da crociera, contemporaneamente avviando anche una mirata campagna di marketing per valorizzare le opportunità per il mercato internazionali dei crocieristi, in una fase delicata per il Mediterraneo, legata alla instabilità socio-politica di alcuni grandi Paesi del Nord Africa che costituivano parte integrante del portafoglio di offerta.

Capitolo 16 - La politica ambientale.

Per il triennio 2017-2019 l’Autorità intende attivare le seguenti iniziative di carattere ambientale nei porti di competenza:

PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA

- Completamento dell’iter di certificazione ambientale dell’Autorità allo Standard Internazionale UNI EN ISO 14001 e della successiva certificazione EMAS II, quale strumento di supporto per il conseguimento dello sviluppo sostenibile di attività portuali e traffici marittimi ottenibile attraverso la stretta osservanza delle norme vigenti sulle seguenti tematiche e/o aspetti ambientali:
 - scarichi nei corpi idrici;
 - rilasci nel suolo;
 - emissioni in atmosfera;
 - gestione dei rifiuti, sia prodotti dalle attività svolte nel territorio portuale, sia nell’ambito dell’applicazione del *Piano* di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico secondo il D. Lgs. 24 giugno 2003, n.182;
 - gestione di sostanze pericolose (amianto, PCB/PCT, Halon, CFC, HCFC, ecc.)
 - utilizzo di energia, acqua e materiali esauribili;
 - energia emessa (calore, radiazioni, radon, vibrazioni);
 - impatti visivi, acustici e luminosi;
 - incendi, scoppi ed esplosioni;
 - movimentazione e trasporto di merci pericolose.

- L’attuazione del *Piano di Raccolta dei Rifiuti Prodotti dalle Navi e dei Residui del Carico*, previsto dall’art. 5 del D.Lgs. 24/06/2003 n. 182, redatto dall’Autorità con l’obiettivo di contribuire alla riduzione dell’inquinamento attraverso la fornitura di un servizio completo alle navi che, attraverso il coinvolgimento pieno del Comandante della nave, su cui incombono l’obbligo e la responsabilità della raccolta differenziata dei rifiuti di bordo, formalizza e disciplina le attività di ritiro, trasporto, recupero e/o smaltimento. Il servizio offerto, infatti, dovrà rispondere a criteri di facilità di accesso, di efficienza ed economicità delle tariffe, mediante l’individuato soggetto *gestore*. All’occorrenza, in presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto, il piano sarà aggiornato in coerenza con la pianificazione Regionale in materia di rifiuti;

- L’attuazione del *Piano per la Raccolta Differenziata dei Rifiuti in Ambito*

Portuale mediante il servizio di raccolta “porta a porta”. Detto piano, abroga e sostituisce il Titolo III (Raccolta Differenziata) del Regolamento per la Gestione dei Rifiuti Prodotti nelle Aree Demaniali Marittime Ricadenti nell’Ambito della Circoscrizione Territoriale dell’Autorità Portuale di Napoli approvato con l’Ordinanza dell’Autorità Portuale n. 9 del 20/09/2002. Esso, inoltre, regola e disciplina le modalità di gestione della raccolta differenziata nell’ambito della Circoscrizione Territoriale del Porto di Napoli, in ottemperanza a quanto previsto dall’art. 18 della Convenzione per il servizio di gestione dei rifiuti (rep. n. 5148 del 27/12/2007) tra Autorità Portuale di Napoli e la società Servizi Ecologici Portuali Napoli s.r.l.

Il Piano, ha come scopo il raggiungimento degli obiettivi previsti dall’art. 205 del D.Lgs n. 152/06 (Testo Unico Ambientale).

Pertanto sulla base dei tipi e quantitativi di rifiuti prodotti in ambito portuale, l’Autorità ha già avviato nel 2009 la raccolta differenziata “porta a porta”, attualmente in vigore, di vetro, plastica, lattine metalliche (alluminio, acciaio, stagno, ecc.), carta e cartoni, legno e rifiuti ingombranti di provenienza domestica e non domestica, batterie, rifiuti domestici indifferenziati, rifiuti organici, beni durevoli, medicinali scaduti, pile, che, in linea con le aspettative prefissate, consentirà il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Testo Unico Ambientale. Il servizio viene gestito dalla società S.E.P.N. s.r.l., Servizi Ecologici Portuali Napoli, società partecipata dall’Autorità Portuale di Napoli, dotata delle necessarie risorse umane e materiali.

Si sottolinea, infine, che il servizio offerto risponde a criteri di facilità di accesso, di efficienza ed economicità e non prevede alcun costo aggiuntivo per gli utenti;

- L’integrazione/aggiornamento del *Piano di Sicurezza per le Attività a Rischio di Incidenti Rilevanti*, sulla base di quanto verrà concordato in sede Ministeriale ove sono in corso approfondimenti su quanto previsto dai Decreti Legislativi 293/01 e 238/05 (normativa Seveso II e Seveso III) al fine di recepire in un nuovo eventuale *provvedimento* gli adattamenti derivanti dalla peculiarità delle attività portuali, così come richiesto dall’Assoporti. Ad oggi, infatti, risulta attuato nel porto di Napoli, ai sensi del D.Lgs. 293/01, il piano di protezione civile relativo alla emergenza esterna per le attività industriali a rischio di incidente rilevante nella zona orientale di Napoli. A detto piano è allegato come sua parte integrante il *piano portuale particolareggiato di interfaccia*, redatto dall’Autorità Portuale d’intesa con la Capitaneria di Porto di Napoli. Quest’ultimo è stato in data 12/05/2005, confermato sulla base di quanto previsto dalle *Linee Guida* per la pianificazione dell’emergenza esterna degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, redatte dal Dipartimento di Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri. In merito, l’Autorità competente (C.T.R. dei Vigili del

Fuoco) ha chiarito che il Porto di Napoli non è tenuto alla redazione del rapporto integrato di sicurezza portuale - R.I.S.P.;

- Sviluppo di una adeguata politica energetica ecosostenibile finalizzata alla promozione dell'uso sostenibile dell'energia e di Fonti di Energia Rinnovabile, puntando a favorire la riduzione dei consumi attraverso il sostegno di interventi di efficienza energetica per le infrastrutture, i servizi e gli edifici presenti nel territorio portuale; interventi mirati alla riduzione degli sprechi energetici attraverso la realizzazione di impianti volti alla produzione di energia da fonti rinnovabili. Come i più importanti porti internazionali, anche il porto di Napoli deve contemplare la progettazione di un nuovo piano energetico, finalizzato allo sviluppo della ricerca ed al miglioramento dell'impiego delle fonti energetiche, anche alternative. In tal modo è possibile ottimizzare i consumi e ridurre gli sprechi. Inoltre, sarà possibile utilizzare fonti rinnovabili e potenzialmente inesauribili, come l'energia solare (termica, termodinamica e fotovoltaica), idroelettrica, l'eolica, le biomasse e la geotermica.
- Promozione della tutela della qualità dell'aria con l'avvio dell'attività di monitoraggio delle polveri sottili in porto con l'obiettivo di controllare le aree di interesse strategico per attività industriali, commerciali e turistiche ed intervenire con tempestività per l'abbattimento delle sorgenti di emissione;
- Inizio della campagna di monitoraggio dell'ambiente meteo-marino del porto di Napoli mirata a fornire un utile supporto all'attività di prevenzione dei rischi e di valutazione dell'impatto di attività antropiche;
- La promozione di una indagine per la valutazione dell'incidenza percentuale sull'inquinamento atmosferico delle emissioni in atmosfera prodotte da attività portuali e marittime mirata a valutare correttamente, nel tempo, l'efficacia dei correttivi posti in essere dalla legislazione vigente e futura;
- Promozione di nuove tecnologie costruttive finalizzate all'abbattimento delle sostanze inquinanti presenti nell'atmosfera;
- Promozione dell'impiego di combustibili a basso tenore di zolfo e, laddove possibile, della riduzione del contenuto di zolfo nei combustibili attraverso processi di desolfurazione ed anche, più in generale, attraverso il miglioramento dell'efficienza della combustione (e, dunque, riducendo il consumo di combustibile);
- Promozione dell'impiego di mezzi a basso impatto ambientale (es. motore elettrico) da utilizzare negli spostamenti in ambito portuale;
- Interventi per un minore impatto del rumore e delle vibrazioni.

Il PRP si prefigge l'obiettivo della tutela della salute pubblica dal rumore e dalle

vibrazioni prodotte dalle funzioni/attività svolte nel territorio portuale tramite:

- l'adozione di tecniche/tecnologie a basso impatto ambientale;
- l'adozione di accorgimenti per l'abbattimento del rumore di tipo attivo o passivo;
- l'emanazione di apposite disposizioni (delibere e/o regolamenti) volte a regolamentare le modalità di esercizio di attività particolarmente rumorose.

Ai fini del conseguimento degli obiettivi di cui al comma precedente, il PRP sarà corredato da uno studio specifico della componente rumore, parte del più ampio studio ambientale di valutazione del PRP stesso, volto a definire le misure e gli interventi ammissibili. La validità delle previsioni e delle mitigazioni introdotte saranno verificate in di monitoraggio degli effetti di PRP di cui all'art. 31 della NTA (Norme Tecniche di Attuazione).

- Tutela della risorsa idrica

Ai fini della tutela della risorsa idrica, il PRP si pone i seguenti obiettivi:

- Riduzione del consumo di acqua potabile attraverso la razionalizzazione nell'erogazione, l'adozione di opportuni dispositivi, il riutilizzo delle acque meteoriche/grigie nonché la responsabilizzazione degli utenti.
- Riduzione della contaminazione delle acque di scarico attraverso:
- La scelta di tecnologie alternative e/o l'adozione di sistemi che eliminino radicalmente o riducano drasticamente le cause inquinanti;
- La razionalizzazione del ciclo produttivo con riduzione del volume o del carico inquinante;
- La separazione degli effluenti maggiormente inquinanti da quelli non alterati o alterati in maniera trascurabile;
- La separazione ed il trattamento delle acque di prima pioggia sui piazzali;
- Il riutilizzo delle acque di scarico previo adeguato trattamento (predisposizione di opportuni sistemi di collettamento e trattamento);
- Il trattamento degli effluenti (in base al grado di depurazione richiesto dalle norme vigenti) per il recupero delle sostanze riutilizzabili e/o per ottenere sottoprodotti tali da poter essere commercializzati e da compensare i costi dei trattamenti operati.

PORTO DI SALERNO

In tema delle attività finalizzate alla politica ambientale, all'efficientamento energetico e alla mitigazione degli impatti, l'Autorità Portuale di Salerno ha attuato, un "concept" che tenesse conto di questi fattori.

Numerosi studi e progetti di ricerca sono stati condotti con attività finalizzate all'ambiente e alla gestione dei temi energetici. Alcuni risultati di questi studi, di fatto, hanno consentito di adottare scelte progettuali tali da delineare gli interventi per una tutela ambientale e una gestione energetica sostenibile.

Di seguito sinteticamente si elencano una serie di studi e ricerche che hanno coinvolto il mondo e le Università di maggior rilievo a livello nazionale:

SMART GREEN PORT

Attività di ricerca ed analisi volta alla redazione di uno studio di prefattibilità focalizzato su tematiche energetiche, ambientali e di mobilità sostenibile nel porto di Salerno. A tal fine è stato ratificato un rapporto di ricerca tra l'Autorità Portuale di Salerno, il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, il Dipartimento di Ingegneria Industriale e dell'Informazione della Seconda Università degli studi di Napoli ed il Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Salerno.

GREEN SMART PORT/ELETTTRIFICAZIONE BANCHINE

Tra le tematiche più importanti e i principali argomenti trattati c'è senza dubbio la tecnica del Cold Ironing, ossia l'eletttrificazione delle banchine.

Il rapporto nato durante la stesura dello studio è stato successivamente consolidato mediante la sottoscrizione, in data 06/04/2016, di un accordo quadro di collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Aerospaziale dell'Università degli Studi di Roma "Sapienza", il Dipartimento di Ingegneria Industriale e dell'Informazione della Seconda università di Napoli, il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II", il Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Università degli Studi di Salerno e il Centro di Servizio per il Polo Universitario di Savona (CENS) dell'Università degli Studi di Genova.

PROGETTO SMART TUNNEL

Nell'ambito del Programma Operativo Nazionale SMART CITIES PON 2007 - 2013 Asse II - Azioni integrate per lo sviluppo sostenibile Logistica Last-Mile, l'autorità ha partecipato al progetto SMART TUNNEL – Piattaforma Intelligente di servizi logistici per le città portuali, che ha visto coinvolta la società Vitrociset S.p.A. in qualità di capofila dell'iniziativa, coadiuvata dai partner CNR, Grimaldi Group, Tecnosistem S.p.A. e Università degli Studi di Salerno.

PROGETTO HABITAT (HArBour traffic opTimizAtion sysTem)

Una delle attività all'avanguardia intraprese dall'Autorità Portuale di Salerno è quella relativa al progetto HABITAT, il quale si colloca nelle strategie della Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima (PTNM) presieduta dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) e coordinata dal RINA, *“Linea E – Tecnologie della conoscenza per il Mare”*.

Al progetto HABITAT partecipano oltre all'Autorità Portuale di Salerno che è l'ente ospitante e Vitrociset che è l'azienda capofila, il CNIT - Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni, CNR-IREA - Istituto per il Rilevamento Elettromagnetico dell'Ambiente, CRATI S.c.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A., Infobyte S.p.A., Laboratorio Tevere S.r.l., Reply S.p.A., Rina Services S.p.A., Rotospeed Multimedia S.r.l., Università della Calabria - Dipartimento di Meccanica, Università degli Studi di Salerno - Dipartimento di Matematica ed Informatica.

Lo scopo del progetto è la ricerca, sviluppo prototipale, test e validazione di un sistema integrato, prevalentemente lato porto, per il controllo e supporto della navigazione nell'ultimo miglio marittimo di tipo *“all vessel, all weather, all day”*.

Capitolo 17 - Sintesi degli obiettivi da raggiungere a breve e medio termine.

Per quanto concerne l'attuale offerta portuale, i porti compresi nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale presentano ritardi in termini infrastrutturali, soprattutto per il pescaggio dei fondali, e quindi anche di capacità di movimentazione, di collegamenti con l'ultimo miglio, oltre ad una scarsa offerta di servizi tecnologici e di servizi ancillari competitivi.

I porti del Tirreno centrale presentano fondali e banchine non idonei a soddisfare la domanda del mercato nella prospettiva di sviluppo dei prossimi anni. Si rischia uno spiazzamento competitivo che va evitato. Le medie e grandi navi containers richiedono, da un lato, l'approfondimento dei fondali, dall'altro l'allungamento delle banchine per consentire accosti di navi più lunghe e accosti contemporanei di navi. I porti di Napoli e Salerno hanno fondali al di sotto dei 16 m., e l'urgenza nella realizzazione di questi interventi richiede la massima concentrazione, con un cronoprogramma ferreo che dovrà essere rispettato in modo rigoroso.

Solo la credibilità delle azioni tra programmi ed esecuzione potrà attirare l'attenzione e l'interesse delle compagnie armatoriali, per determinare le scelte di riassetto nelle rotte e nelle connessioni che sono indispensabili per assicurare uno sviluppo duraturo della portualità campana nello scenario mediterraneo.

A ciò si aggiunge una carenza di adeguati mezzi di movimentazione delle merci: la riduzione dei tempi di sosta e di attraversamento delle merci nel recinto portuale costituisce un'altra variabile strategica per:

- migliorare l'efficienza delle operazioni;
- aumentare la capacità ricettiva ancor prima di aver realizzato gli investimenti necessari;
- attrarre l'interesse dei clienti finali delle merci, che sono poi i reali detentori del potere decisionale sull'assetto dei mercati.

Esistono punti di forza sui quali puntare: "Il sistema Napoli-Salerno è un grande porto *multi-purpose* che impatta su un grande bacino demografico ad alta densità di popolazione, e quindi di consumi. I porti di Napoli e di Salerno sono scali gateway caratterizzati dalla presenza di importanti poli produttivi e da sistemi di piccole e medie imprese che si estendono anche in alcune aree della Basilicata, della Puglia e del Basso Lazio. La posizione geografica rispetto ai maggiori mercati di consumo italiani e la presenza di mete di carattere turistico-culturale di importanza mondiale ne fanno inoltre un nodo importante per i flussi Ro-Ro verso le isole ed i partner europei mediterranei (Spagna, Francia) e per il traffico crocieristico" (MIT, 2015).

La costituzione della Autorità di Sistema Portuale rappresenta uno strumento

operativo per definire un perimetro di operatività capace di valorizzare i punti di forza della portualità campana, nello scenario nazionale e mediterraneo. Di seguito identifichiamo le azioni prioritarie necessarie per lo sviluppo nell'arco di piano:

1. ADEGUARE LA CAPACITA' DI RICEZIONE DELLE NAVI DI MAGGIORE PORTATA PER STIMOLARE LA CRESCITA DEI TRAFFICI COMMERCIALI, IN PARTICOLARE PER IL SETTORE DEI CONTAINERS
2. MIGLIORARE I COLLEGAMENTI FERROVIARI E STRADALI
3. CONNETTERE I PORTI CON I RETROPORTI
4. AVVIARE LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO WATERFRONT PER IL PORTO DI NAPOLI
5. RIORGANIZZARE E RILANCIARE LA CANTIERISTICA
6. SOSTENERE LA CRESCITA DELLE AUTOSTRADE DEL MARE
7. FAVORIRE I COLLEGAMENTI MARITTIMI INTERNAZIONALI
8. RILANCIARE IL SETTORE DELLA CROCIERISTICA
9. ACQUISIRE UN POSIZIONAMENTO SUI MEGA-YACHT
10. DELINEARE UNA OFFERTA DI PORTUALITA' TURISTICA ADEGUATA ALLA DOMANDA

Porto di Napoli

Per il porto di Napoli, alcune opere necessitano di essere ultimate nel breve periodo per recuperare competitività.

In particolare ci si riferisce all'ultimazione della Nuova Darsena di Levante (container), al nuovo collegamento stradale e ferroviario ed al dragaggio dei fondali portuali, di cui sarà a parte fornita a parte specifica descrizione degli aspetti essenziali e lo stato dell'arte e le previsioni finali.

Un'occasione di crescita del traffico commerciale viene dall'integrazione con i grandi nodi logistici regionali, e cioè gli Interporti Sud Europa e Campano. Tale integrazione, sempre auspicata ma mai realizzata, potrebbe davvero portare a una crescita importante dei traffici commerciali dello scalo partenopeo, in quanto, soprattutto utilizzando la modalità ferroviaria, consentirebbe di non limitarsi al ruolo di Regional Port, ma di affacciarsi, con buona chance, sul mercato di collegamento infraeuropeo, soprattutto verso l'area di "conflitto logistico" consentendo di allargare il baricentro dei traffici sino all'Italia centro-settentrionale. Questa evoluzione, o comunque differenziazione, della funzione del porto di Napoli, permetterebbe di acquisire del traffico aggiuntivo, per il quale non si dovrebbe neanche temere la carenza di spazi nell'attuale layout del porto, in quanto proprie le grandi aree logistiche degli Interporti permetterebbero lo stoccaggio dei container

che eventualmente non dovessero trovare posto nei terminal portuali.

Cercando, quindi, di concludere con un'ipotesi abbastanza credibile, si può affermare che il porto di Napoli conserverà il proprio ruolo di Regional Port macroregionale, cercando, di mantenere i livelli di traffico attuali e puntando a incrementi legati alle scelte delle compagnie di navigazione o dei grandi operatori logistici.

Dall'esame di quanto riportato nelle pagine precedenti si ritiene opportuno riepilogare gli obiettivi che dovranno essere perseguiti a breve e a medio termine:

- realizzare urgentemente il dragaggio dei fondali dell'intera area portuale, partendo dal versante portuale per generare prima possibile effetti positivi sul traffico;
- completare nei tempi previsti i lavori della Nuova darsena di Levante in modo tale da ultimarli coerentemente con la programmazione;
- attuare, in collaborazione con il Comune di Napoli e con ANM, una integrazione tra sistema di collegamenti del trasporto pubblico urbano con il sistema della comunità portuale, in particolare per il traffico passeggeri;
- verificare gli impatti della normativa emanata sulla disciplina degli accessi per le autovetture private;
- concludere la gara ad evidenza pubblica per i servizi ferroviari per i riflessi sia di natura operativa sia di organizzazione dei collegamenti verso gli inland terminal;
- attuare lo Sportello Unico Doganale al fine di procedere alla definizione di procedure a livello locale che rendano più snelle le procedure di controllo delle merci ai vari livelli;
- realizzare sistemi di viabilità da e per i terminal direttamente da e per le autostrade effettuando i controlli anche direttamente sottobordo;
- dare attuazione ai progetti previsti nel Piano triennale delle opere procedendo con cadenza annuale alla verifica circa l'attualità della realizzazione infrastrutturale rispetto ai tempi in cui fu ipotizzata e progettata ed ai conseguenti finanziamenti previsti;
- procedere, in particolare, alla sistemazione definitiva dell'impianto fognario portuale;
- dare impulso alla realizzazione di un completo e moderno ciclo dei rifiuti (conferimento - raccolta differenziata – smaltimento) che coinvolga le imprese operanti e gli spazi su cui insistono i relativi servizi e le relative attività;
- attuare con urgenza le previsioni già in itinere per rendere la viabilità portuale fluida e idonea agli scopi e prevederne lo sviluppo in funzione dell'allocazione dei terminal all'interno del porto;
- realizzare e mantenere il censimento per il recupero di ulteriori spazi ed edifici portuali, attualmente inutilizzati o utilizzati parzialmente;

- procedere ad una rivisitazione programmatica del settore della cantieristica del Porto di Napoli sulla scorta delle delibere adottate nel tempo dal Comitato Portuale, dalla normativa di riferimento e dalle decisioni giurisprudenziali e non già intervenute nella materia;
- rendere sistematica la revisione dei piani industriali delle società operanti in porto al fine di evitare la creazione delle “rendite di posizione” che non comportano benefici al porto, e piuttosto si pongono quale forte impedimento a quegli operatori che necessitano di spazi portuali per la crescita delle loro aziende, con gli evidenti riflessi favorevoli sulla comunità portuale anche a livello occupazionale;
- completare l’uscita dalle società partecipate da parte dell’Autorità in termini, sia di esatto inquadramento normativo nell’ottica dei servizi generali indicati dal DM del 14 novembre 1994, sia in ordine alla necessità di permanenza dell’Autorità in ragione della sussistenza o meno dei presupposti che ne determinarono la partecipazione stessa;
- attivare nuove procedure ad evidenza pubblica per la realizzazione di progetti riconducibili a servizi di carattere generale al fine di consentire al Porto di Napoli di essere al passo con i tempi di modernizzazione già in atto in altri porti;
- completare l’iter di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale nell’ambito della procedura prevista dal Piano regolatore dell’Autorità di Sistema, quale elemento necessario per addivenire alla ulteriore progettazione e realizzazione di opere anche con riferimento al waterfront portuale;
- avviare la prima fase per la ristrutturazione del Molo Beverello;
- predisporre un’ipotesi progettuale di utilizzo anche per il Molo S. Vincenzo attraverso il coinvolgimento delle istituzioni degli operatori e dell’Università;
- accelerare, congiuntamente all’Amministrazione Comunale e alla Regione Campania, la riqualificazione dei porticcioli di Mergellina e del Molosiglio chiedendo agli Organi competenti di introdurre norme di adeguamento nel Piano Paesaggistico di riferimento;
- procedere ad una rimodulazione degli spazi operativi al fine di dare una migliore allocazione alle zone di ormeggio destinate ai servizi tecnico nautici portuali ed al servizio di rimorchio;
- completare il Piano di security del Porto di Napoli attraverso la definitiva realizzazione del sistema tecnologico di sicurezza;
- seguire con attenzione le problematiche del lavoro in porto in considerazione anche della crisi che investe i settori specifici e individuare pertanto, mediante il dialogo con le organizzazioni sindacali, le soluzioni possibili;
- realizzare un sistema d’informatizzazione dell’Autorità affinché si possano fornire servizi eccellenti in materia anche di comunicazione, in vista della integrazione compiuta con il Porto di Salerno;

Tali obiettivi sono peraltro tecnicamente meglio specificati nella parte “investimenti” del presente “Piano”. Infine, occorre tener conto degli scenari sia internazionali che nazionali, indicati nella parte iniziale di analisi degli scenari per proiettarsi su una rivisitazione delle banchine e degli spazi attualmente disponibili cercando anche di acquisire aree fuori dalla cinta portuale.

Tale azione consentirà al Porto di Napoli di realizzare piattaforme logistiche (distryPark) e ZAL (Zone di Attività Logistiche) già realizzate in alcuni porti europei. Occorre, inoltre, l’Autorità sarà impegnata a far riacquistare la fiducia in un sistema di trasporto ferroviario e di collegamento con gli interporti regionali e nazionali richiamando tutte le componenti interessate affinché venga individuato un sistema condiviso che sfrutti al meglio le risorse strutturali operative già esistenti e quelle che eventualmente si riusciranno a mettere progressivamente in campo. In tale modo potranno essere proposte tariffe dei servizi competitive ed incentivare la movimentazione delle merci nei diversi segmenti di mercato.

Porto di Salerno.

Gli interventi da realizzare in via prioritaria per il porto di Salerno sono quelli necessari per consentire l’ingresso di navi di maggiori dimensioni (dragaggio dei fondali e allargamento dell’imboccatura portuale), ed il completamento dei lavori di costruzione del nuovo collegamento viario, in galleria, tra il porto e lo svincolo autostradale (intervento denominato “Salerno Porta Ovest”).

Anche per lo scalo salernitano è fortemente auspicabile l’integrazione con aree retroportuali, sufficientemente vicine al porto oppure collocate presso i distretti di origine/destinazione delle merci, oltre che con gli interporti campani.

Va evidenziato che si ritiene indispensabile ed indifferibile l’accelerazione del completamento degli interventi di potenziamento infrastrutturale del porto di Salerno con particolare riferimento alle procedure, già in essere, relative al dragaggio dei fondali, all’ampliamento dell’imboccatura e alla ultimazione delle gallerie di collegamento con gli svincoli autostradali. Mentre, sotto il profilo dell’impostazione strategica dell’azione della AdSP, va adottata ogni iniziativa diretta a promuovere un ulteriore rafforzamento dei traffici, rafforzando, contemporaneamente, la vocazione “multifunzionale” dello scalo basata su un modello incentrato sulla coabitazione efficiente ed altamente competitiva di container, rinfuse, Ro-Ro, rotabili, auto, crociere e di tutti gli altri settori merceologici presenti, che ha consentito di sfruttare al meglio ogni metro quadrato di banchina disponibile e di incrementare i livelli di efficienza e competitività.

Gli obiettivi che dovranno essere perseguiti a breve e a medio termine sono:

- dragaggio urgente dei fondali dell'intera area portuale;
- allargamento dell'imboccatura del porto;
- completamento dei lavori di "Salerno Porta Ovest";
- implementazione delle infrastrutture di security;
- prolungamento della scogliera dell'approdo turistico di S. Teresa;
- modifica dell'imboccatura del porto Masuccio Salernitano per il miglioramento delle condizioni di agitazione ondososa;
- intervento alle briccole del Molo di Ponente (realizzazione della quinta bricola e riparazione della bricola numero due);
- costruzione di un fabbricato servizi, da rendere disponibile ai vari enti che operano nel porto per l'espletamento delle proprie attività;
- costruzione/fornitura di un ponte per imbarco e sbarco passeggeri dalla Stazione Marittima;
- rifacimento della viabilità e delle pavimentazioni portuali usurate;
- realizzazione di bitte d'ormeggio al Molo Manfredi;
- adeguamento della banchina di riva del porto turistico Masuccio Salernitano;
- costruzione di un terminal traghetti per traffici Ro-ro Pax;
- realizzazione sede della Direzione Portuale dell'AdSP (nuova collocazione al Molo Manfredi - Delibera di Giunta Comunale n.377 del 01 /12/2014);
- costruzione banchina di riva di S. Teresa (Protocollo di Intesa con il Comune del 06/11/2010);
- attuazione dei progetti previsti nel Piano triennale delle opere procedendo con cadenza annuale alla verifica circa l'attualità della realizzazione infrastrutturale rispetto ai tempi in cui fu ipotizzata e progettata ed ai conseguenti finanziamenti previsti;
- completamento dell'iter di approvazione della variante al Piano Regolatore Portuale necessario per addivenire alla ulteriore progettazione e realizzazione di opere con particolare riferimento al prolungamento del Molo Manfredi;
- completamento del Piano di security del Porto di Salerno attraverso la definitiva realizzazione delle necessarie infrastrutture;
- attuazione dello Sportello Unico Doganale al fine di procedere alla definizione di procedure a livello locale che rendano più snelle le procedure di controllo delle merci ai vari livelli;
- approfondimento delle problematiche del lavoro in porto, con particolare attenzione agli aspetti occupazionali e di safety.

Detti obiettivi sono meglio specificati nella parte "investimenti".

Infine, si dovranno individuare opportune aree retroportuali da adibire alla gestione e al deposito di veicoli, contenitori e merci, ad attività logistiche e alla manipolazione delle merci.

Porto di Castellammare di Stabia.

In data 28/06/2011 è stato sottoscritto dai rappresentanti dell’Autorità Portuale, del Comune e della Capitaneria di Porto di Castellammare di Stabia il documento per definire le linee di sviluppo del Porto di Castellammare di Stabia, anche attraverso adeguamenti tecnici e funzionali delle opere esistenti in attesa della formazione ed approvazione ai sensi dell’art. 5 L84/94, del nuovo PRP.

Sulla scorta di queste linee di sviluppo il Comitato Portuale, con delibera n. 10 del 27/02/2012, ha dato indicazioni circa la redazione del Nuovo PRP di Castellammare di Stabia, deliberando di approvare le citate linee di sviluppo sulla scorta delle quali procedere alla redazione del nuovo PRP di Castellammare di Stabia.

A seguito della predisposizione delle linee di sviluppo portuale la struttura della Autorità ha elaborato tutta la documentazione preliminare del Piano Regolatore. Per il porto di Castellammare di Stabia sono stati individuati i seguenti macro ambiti, riportati di seguito:

ambito A:

- industria navalmeccanica;
- ampliamento infrastrutturale lato esterno Molo di Sopraflutto;
- traffico navi da crociera e yacht in transito;

ambito B: (località Acqua della Madonna e Silos Magazzini Generali);

- diporto nautico;
- realizzazione di strutture dedicate al naviglio da diporto;
- destinazione degli immobili esistenti per erogazioni servizi al diportista;
- pesca e servizi accessori;

ambito C: (banchina Marinella e Molo di Sottoflutto)

- trasporto passeggeri e commerciale, navi da crociera;
- servizi connessi ed ausiliari al trasporto marittimo;
- servizio di erogazione carburante per il naviglio;

ambito D: (Mare Morto)

- diporto nautico;
- adeguamento delle strutture esistenti comprese le opere di difesa.;

L’idea della ripartizione in ambiti ha una strategia precisa, delineata nel programma di espansione degli scali campani finalizzata alla costituzione di un grande sistema portuale integrato dei Golfi di Napoli e di Salerno che, gestito da un unico organismo, attribuisce a ciascun ambito portuale funzioni principali e complementari.

Si riportano di seguito alcune opere ed interventi che potranno consentire, nelle more dell’approvazione del P.R.P., una maggiore efficienza del porto ed il suo adeguamento alle funzioni che successivamente saranno illustrate:

1) Ampliamento della banchina con chiusura dell’ansa di sopraflutto

(raddrizzamento dell'angolo interno) in modo da consentire un più lungo fronte di attracco per navi da crociera;

2) Ampliamento della banchina tra quella della Marinella e quella dei Magazzini Generali (raddrizzamento dell'angolo interno) in modo da disporre di un'area più ampia per le funzioni crocieristiche e del cabotaggio del golfo;

3) Prolungamento del molo di sottoflutto ed escavo dei fondali;

4) Prolungamento e sistemazione del Molo Quartuccio;

5) Riorganizzazione e riqualificazione del sistema fognario e, in generale, delle reti dei reflui;

6) Riorganizzazione e potenziamento del sistema energetico, anche in funzione dell'uso di fonti naturali.

Il Porto di Castellammare ha un'estensione di 1.060 mq e svolge la propria attività in tre settori: cantieristico, commerciale e crocieristico/diportistico. Il futuro del Porto di Castellammare è affidato al mantenimento ed al rilancio competitivo della funzione cantieristica in particolare per la costruzione di navi di cui storicamente il Porto stabiese detiene competenze, professionalità, mano d'opera specializzata.

Va avviato in tal senso con Fincantieri, con la Regione Campania e con il Governo nazionale un tavolo per verificare, anche in riferimento alle proposte che la stessa Fincantieri ha avanzato, la possibilità di una riqualificazione e riorganizzazione produttiva che consenta non solo il mantenimento dell'attuale forza lavoro, ma soprattutto la sicurezza di un futuro di questo importante settore, anche attraverso una razionalizzazione delle aree oggi impegnate.

Mentre il sistema diportistico stabiese rappresenta una attività ormai consolidata ed utile alla città, per quanto riguarda il settore crocieristico per navi di medie e grandi dimensioni, la posizione strategica del porto, a ridosso della Costiera Sorrentina e dei siti archeologici di Pompei ed Ercolano, vedrebbero la possibilità di dislocare parte del traffico passeggeri nelle aree disponibili, che per adesso sono da individuarsi nel molo di Sottoflutto, avente una lunghezza di 240 m. e la Banchina Marinella.

Considerata la dinamica del sistema crocieristico, la capacità ricettiva delle navi di nuova costruzione, l'importanza di decongestionare il porto di Napoli nei periodi di altissima stagione, si potrebbe intravedere la possibilità di inserire nell'attività promozionale del sistema portuale campano l'area Stabiese, il porto, ed i luoghi circostanti, dando vita ad un'attività promozionale di Castellammare, che sia strettamente collegata a quella avviata dall'Autorità di Sistema Portuale del Medio Tirreno.

Nei prossimi appuntamenti fieristici, sarà avviata una prima campagna di informazione e di promozione, necessaria affinché lo scalo Stabiese possa essere conosciuto in Italia e soprattutto all'estero. Tale campagna sarà incentrata sulla descrizione dei luoghi attrattivi di area, sulle caratteristiche tecniche del sito, sui

punti di forza e di debolezza delle aree portuali, ma soprattutto sulle enormi potenzialità di sviluppo turistico, costruendo pacchetti che siano tali da generare interesse da parte degli operatori del settore.

Fatto ciò, ci si può rivolgere direttamente alle compagnie di crociera alternative, che con navi di minore dimensione hanno dato vita ad una nuova offerta crocieristica, più mirata, ma ad alto valore aggiunto, e con itinerari di breve durata che periodicamente vengono rimodulati a seconda delle esigenze commerciali ed operative. Analoga iniziativa di carattere promozionale va orientata per l'attrazione del segmento dei mega-yacht, che costituisce una filiera ad elevato valore aggiunto. Al fine, pertanto, di un rilancio vero e proprio del settore turistico/crocieristico è necessario assicurare non solo un attracco sicuro e protetto, ma anche adeguati, efficienti e moderni servizi a terra che consentano di affiancare allo sviluppo delle attività turistiche indirizzate verso i siti archeologici, verso il Fajto ed il Vesuvio, nonché verso tutta la Penisola Sorrentina, anche l'organizzazione di contenuti ed eventi culturali ed ambientali che segnano ugualmente l'identità della città stabile. È necessario, quindi, innanzitutto sciogliere il nodo della realizzazione della Stazione Marittima, esaminando le proposte in atto e valutandone anche di nuove, sulla base di un'attenta analisi costi-benefici e, nelle more, è opportuno porre in essere tutti quegli interventi e quelle azioni che consentano, fin dalla prossima stagione, un incremento degli attracchi crocieristici sia al molo di sopraflutto (valutando con Fincantieri un sistema di viabilità garantita) sia a quello di sottoflutto (valutando la compatibilità con i fondali e con la funzione diportistica oggetto di una recente concessione).

Capitolo 18 - L'evoluzione economica finanziaria degli ultimi anni del sistema integrato.

In questo capitolo vengono presi in rassegna i risultati di bilancio delle due autorità portuali che confluiscono nella AdSP al fine di simulare un valore aggregato che renda l'idea delle dimensioni del sistema risultante in termini finanziari e gestionali. Come è noto, il decreto legislativo 169/2016 ha modificato in modo sostanziale l'assetto della legge 84/94 mediante l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti. Secondo il modello scelto sono state istituite le Autorità di Sistema Portuali (AdSP), in cui sono concentrate tutte le principali funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo finora attribuite alle Autorità Portuali.

La AdSP del Tirreno Centrale ha determinato l'accorpamento delle Ap di Napoli e Salerno. Al momento della redazione del presente documento non è ancora possibile stabilire le modalità e l'impatto di tale accorpamento, sia perché la Regione Campania ha chiesto al Governo una fase transitoria dell'accorpamento dei due scali, sia perché mancano ancora i regolamenti e i principi base per l'integrazione tra cui quelli fondamentali della riorganizzazione del personale delle cessate AP e dei criteri di classificazione contabile in un nuovo Regolamento.

Pertanto, l'analisi che segue mira a fornire una rappresentazione schematica del consolidamento dei due bilanci consuntivi delle ex autorità portuali di Napoli e di Salerno degli ultimi anni per evidenziarne i valori principali.

E' bene ricordare, anche se può apparire ovvio, che la mera aggregazione dei dati non può tenere conto delle sinergie che la messa a sistema dei due enti può generare e, dunque, non è in grado di rappresentare le eventuali economie di scala né gli efficientamenti che tale accorpamento può, verosimilmente, generare.

E' necessario ricordare, altresì, che alcune poste di bilancio sono per loro natura estremamente variabili ed eventuali: in tema di entrate si fa specifico riferimento, ad esempio, all'art. 18 bis della legge 84/94 che istituisce un nuovo meccanismo di finanziamento delle (ex) Autorità Portuali attraverso un fondo inserito nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alimentato dall'1% dell'iva dovuta sulle merci importate attraverso il porto che non è, per sua natura, facilmente prevedibile. Inoltre, l'art. 1 comma 983 legge 296/06 prevede la ripartizione di un fondo perequativo tra le Autorità Portuali la cui entità è, anch'essa, non preventivabile.

Risultati finanziari e di cassa aggregati anni 2012/2015.

La sezione che segue riporta l'analisi dei macro risultati di entrate ed uscite con evidenza del risultato di aggregazione per gli anni dal 2012 al 2015.

Highlight anni 2012/2015.

Dalle tabelle di aggregazione sono stati estrapolati i risultati sintetici delle gestioni corrente e della gestione in c/capitale degli ultimi anni. Questi dati sono rilevanti perché fanno comprendere quanto “margine” produce la gestione corrente: questo valore potrà poi essere utilizzato per investimenti. I valori seguenti non comprendono entrate ed uscite della gestione straordinaria.

	2015 Napoli		2015 Salerno		2015 consolidato	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
TOTALE ENTRATE CORRENTI	25.064.738	27.253.384	6.926.303	7.352.515	31.991.041	34.605.899
TOTALE USCITE CORRENTI	14.509.980	14.167.475	4.702.507	4.494.934	19.212.487	18.662.409
saldo gestione corrente	10.554.758	13.085.909	2.223.796	2.857.581	12.778.554	15.943.490
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	14.338.461	24.244.967	3.023.715	10.694.394	17.362.176	34.939.361
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	25.679.757	37.478.970	1.977.005	46.040.558	27.656.762	83.519.528
saldo gestione c/capitale	- 11.341.296	-13.234.003	1.046.710	-35.346.164	- 10.294.586	-48.580.167
	2014 Napoli		2014 Salerno		2014 consolidato	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
TOTALE ENTRATE CORRENTI	23.998.673	32.841.259	6.391.097	6.091.183	30.389.770	38.932.442
TOTALE USCITE CORRENTI	14.503.501	14.070.345	4.475.531	4.432.188	18.979.032	18.502.533
saldo gestione corrente	9.495.172	18.770.914	1.915.566	1.658.995	11.410.738	20.429.909
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	15.818.972	62.554.287	82.487.129	60.982.135	98.306.101	123.536.422
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	30.915.372	53.904.576	40.900.712	45.669.319	71.816.084	99.573.895
saldo gestione c/capitale	- 15.096.400	8.649.711	41.586.417	15.312.816	26.490.017	23.962.527
	2013 Napoli		2013 Salerno		2013 consolidato	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
TOTALE ENTRATE CORRENTI	27.012.816	22.763.928	6.369.937	6.034.592	33.382.753	28.798.520
TOTALE USCITE CORRENTI	16.274.568	15.776.154	4.461.629	4.486.896	20.736.197	20.263.050
saldo gestione corrente	10.738.248	6.987.774	1.908.308	1.547.696	12.646.556	8.535.470
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	9.574.997	70.395.582	6.992.684	26.255.154	16.567.681	96.650.736
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	13.289.936	60.876.265	1.102.498	19.931.834	14.392.434	80.808.099
saldo gestione c/capitale	- 3.714.939	9.519.317	5.890.186	6.323.320	2.175.247	15.842.637
	2012 Napoli		2012 Salerno		2012 consolidato	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
TOTALE ENTRATE CORRENTI	21.687.088	19.581.748	5.146.679	4.637.466	26.833.767	24.219.214
TOTALE USCITE CORRENTI	15.894.710	15.984.505	4.736.317	4.582.643	20.631.027	20.567.148
saldo gestione corrente	5.792.379	3.597.243	410.362	54.823	6.202.741	3.652.066
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	12.316.778	25.121.400	127.372.867	10.414.483	139.689.645	35.535.883
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	13.313.770	27.046.399	129.585.631	16.469.945	142.899.401	43.516.344
saldo gestione c/capitale	- 996.992	- 1.924.999	- 2.212.764	- 6.055.462	- 3.209.756	- 7.980.461

Come si può osservare, negli ultimi tre anni la gestione consolidata ha prodotto un avanzo di parte corrente stabilizzato in circa 10 milioni di euro.

La gestione in conto capitale, invece, mostra, in particolare per l'anno 2015, un saldo negativo indice del fatto che la mancanza di finanziamenti di scopo è stata fronteggiata con risorse proprie di sistema. Si tratta di operare per allineare le fonti di finanziamento per gli investimenti con le uscite in modo tale da mantenere un assetto equilibrato dei flussi finanziari.

Risultati economici aggregati anni 2011/2015.

La sezione che segue evidenzia i conti economici aggregati per gli anni dal 2011 al 2015.

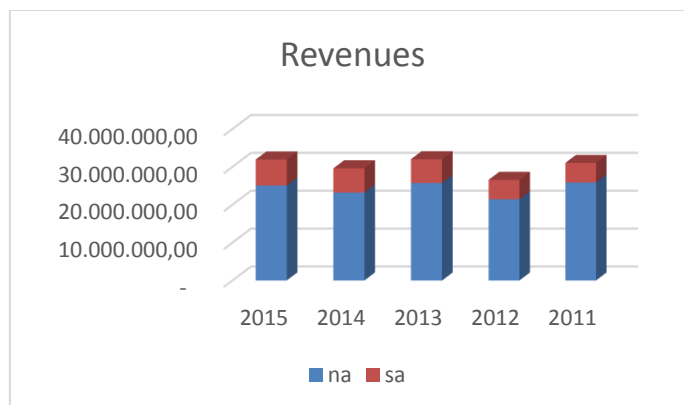
Highlight anni 2011/2015.

Dalle tabelle di aggregazione vengono esportati i risultati sintetici delle principali macro voci del conto economico.

	2015			2014			2013			2012			2011		
	Na	Sa	consolidato	Na	Sa	consolidato	Na	Sa	consolidato	Na	Sa	consolidato	Na	Sa	consolidato
Revenues	25.064.738	6.885.691	31.950.429	23.232.252	6.388.021	29.620.273	25.729.939	6.287.574	32.017.513	21.437.123	5.131.339	26.568.462	25.866.564	5.166.715	31.033.279
Costi per servizi	5.894.942	1.984.653	7.879.595	6.013.817	2.017.605	8.031.422	6.208.539	2.001.440	8.209.979	6.291.514	2.138.924	8.430.438	5.987.289	2.032.933	8.020.222
salari e stipendi	5.590.045	1.475.475	7.065.520	5.453.101	1.309.715	6.762.816	6.007.123	1.301.850	7.308.973	6.180.331	1.376.548	7.556.879	6.211.262	1.278.854	7.490.116
oneri sociali	1.344.384	390.774	1.735.158	1.204.948	353.637	1.558.585	1.494.254	365.728	1.859.982	1.520.441	391.607	1.912.048	1.503.610	345.711	1.849.321
tfr	382.419	106.350	488.769	393.277	97.097	490.374	549.389	99.455	648.844	105.505	107.815	213.320	127.006	103.833	230.839
totale costo personale	7.316.848	1.972.599	9.289.447	7.051.326	1.760.449	8.811.775	8.050.766	1.767.033	9.817.799	7.806.278	1.875.970	9.682.248	7.841.878	1.728.398	9.570.276
Oneri diversi di gestione	1.868.504	656.086	2.524.590	1.243.533	618.597	1.862.130	1.887.258	723.713	2.610.971	1.134.728	778.030	1.912.758	1.071.167	903.794	1.974.961
DIFF. VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	6.781.767	2.071.351	8.853.118	7.143.040	1.806.903	8.949.943	3.602.590	1.657.883	5.260.473	2.850.547	40.371	2.890.918	9.240.339	30.336	9.270.675

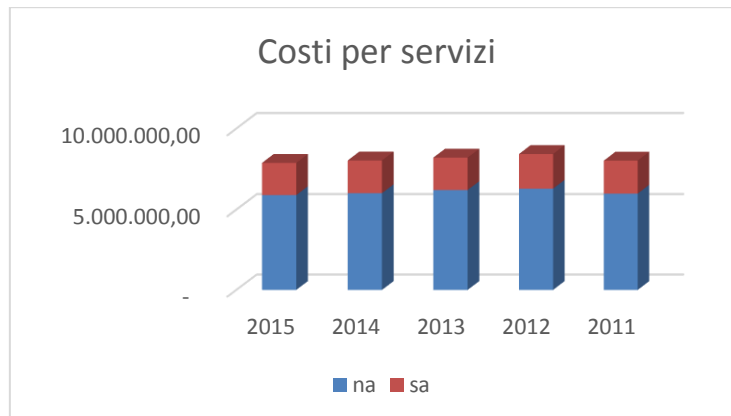
Le voci su evidenziate possono consentire di comprendere e raffigurare, schematicamente, la struttura dei principali costi di funzionamento del sistema aggregato: le stesse possono essere rappresentate con l'ausilio di grafici a composizione con evidenza delle singole componenti Napoli e Salerno.

a) Revenues



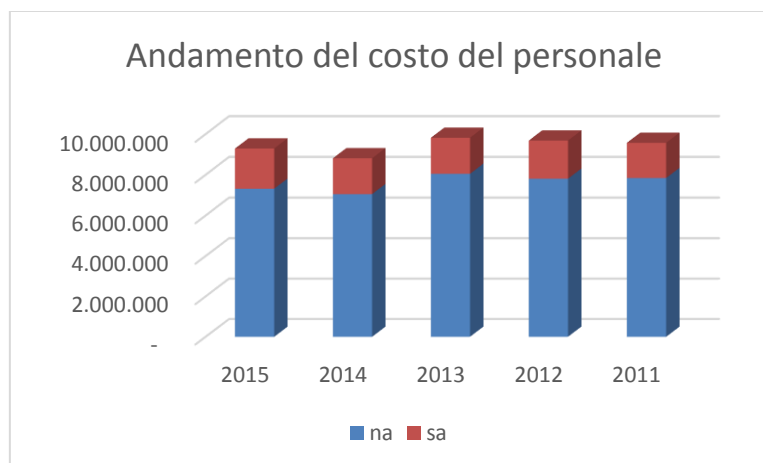
Il grafico mostra che l'andamento delle entrate del sistema aggregato è consolidato in un intorno di 30 milioni di euro.

b) Costi per servizi



Il grafico mostra che i fattori di produzione “servizi” che il sistema acquista all’esterno sono consolidati attorno agli 8 milioni di euro.

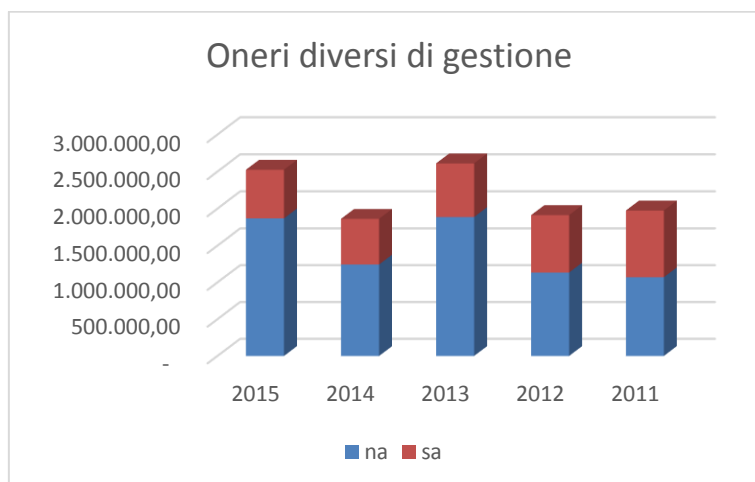
c) Costo del personale



Il grafico che precede mostra che il costo della manodopera aggregato è stabilizzato intorno agli 8 milioni di euro. L’evoluzione di questo fattore di produzione non è facilmente valutabile atteso che una delle variabili più importanti dell’integrazione a sistema delle due autorità portuali è la differenza di trattamento contrattuale di secondo livello fra Napoli e Salerno bilanciato da un inquadramento che vede Napoli su una fascia di medio-alto livello.

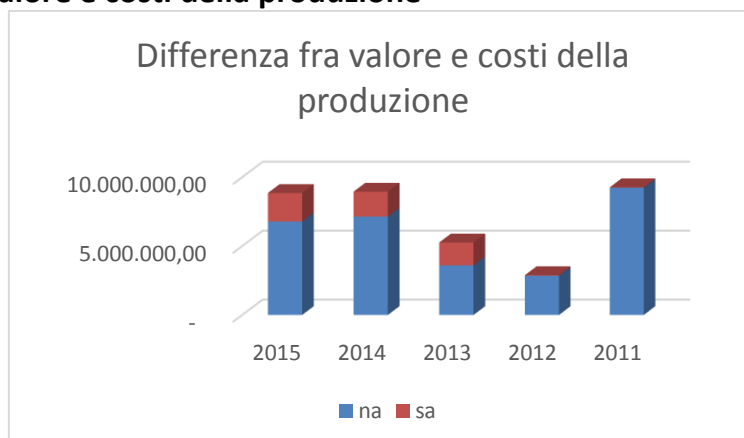
Il dato del costo del personale va messo in relazione con l’organico in servizio che, complessivamente, ammonta a circa cento unità.

d) Oneri diversi di gestione



Il grafico mostra che questa serie di fattori di produzione hanno un andamento altalenante che, comunque, si consolida in un valore medio di circa due milioni di euro.

e) Differenza fra valore e costi della produzione



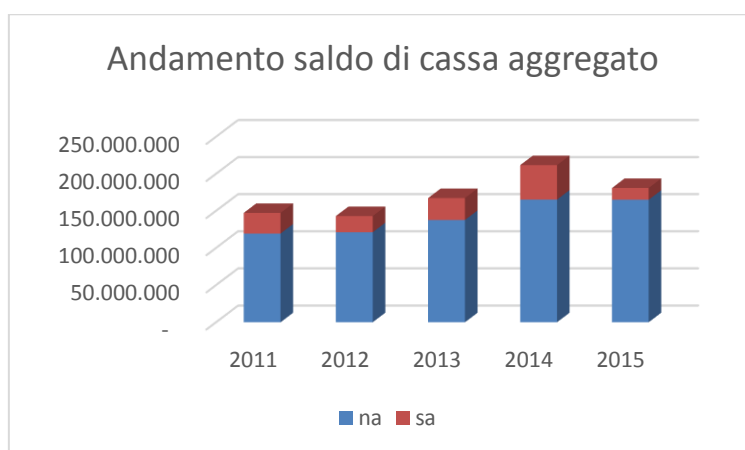
Quest'ultimo grafico restituisce informazioni sul margine operativo che, negli ultimi due anni almeno, mostra un valore consolidato, di tutto rispetto, pari a circa 8 milioni di euro.

Fondo cassa anni 2011/2015.

Il fondo cassa dà la misura delle disponibilità liquide immediate che possono essere utilizzate per fare fronte alla gestione in tutte le sue componenti (investimenti e costi di struttura). Si ricorda che tali disponibilità sono depositate in conti di tesoreria.

	2011	2012	2013	2014	2015
Napoli	119.403.222	121.129.510	137.646.933	165.095.919	164.992.198
Salerno	27.770.844	21.767.284	29.595.970	46.568.299	15.826.546
totale	147.174.066	142.896.794	167.242.903	211.664.217	180.818.743

L'andamento della consistenza di cassa di fine esercizio può meglio essere rappresentata dal grafico che segue.



Avanzo di amministrazione anni 2011/2015

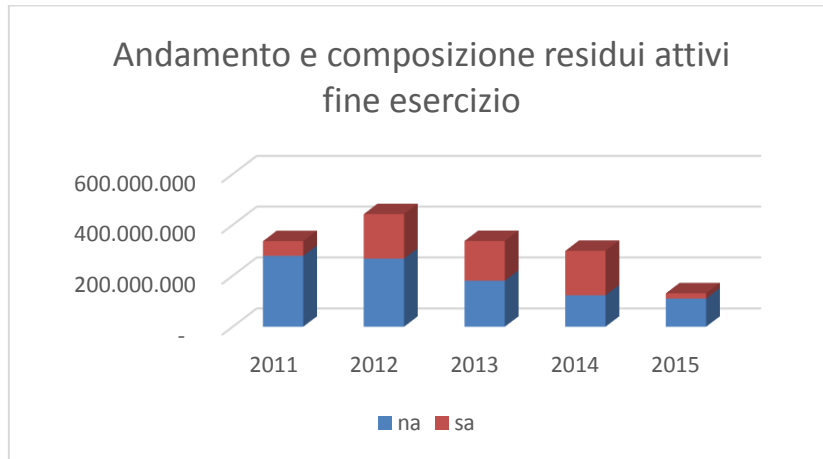
L'evoluzione dell'avanzo di amministrazione, nelle singole componenti che lo determinano, è riassumibile nella tabella che segue.

In termini pratici si può notare che il sistema dispone, al netto dei vincoli sull'avanzo, imposti per varie causali come ad esempio il fondo tfr, di un patrimonio netto di poco meno di 100 milioni di euro.

	2011			2012			2013			2014			2015		
	Na	Sa	consolid.	Na	Sa	consolid.	Na	Sa	consolid.	Na	Sa	consolid.	Na	Sa	consolid.
Consistenza della cassa all'inizio	113.055.836	26.590.285	139.646.121	119.403.222	27.770.844	147.174.066	121.129.510	21.767.283	142.896.793	137.646.933	29.595.971	167.242.904	165.095.919	46.568.299	211.664.217
in c/competenza	29.856.870	6.039.072	35.895.942	28.727.458	5.001.442	33.728.900	27.571.097	8.961.405	36.532.502	38.826.865	23.112.243	61.939.108	34.487.907	11.410.274	45.898.181
in c/residui	19.416.201	14.598.707	34.014.908	20.155.367	11.085.410	31.240.777	69.696.814	24.114.670	93.811.484	59.384.197	44.636.614	104.020.811	19.701.635	9.226.024	28.927.659
Riscossioni	49.273.071	20.637.779	69.910.850	48.882.825	16.086.852	64.969.677	97.267.911	33.076.075	130.343.986	98.211.062	67.748.858	165.959.920	54.189.542	20.636.298	74.825.840
in c/competenza	24.543.155	4.797.566	29.340.721	25.971.814	5.264.496	31.236.310	25.064.652	4.606.141	29.670.793	19.600.172	4.694.397	24.294.569	20.798.859	6.011.460	26.810.319
in c/residui	18.382.530	14.659.654	33.042.184	21.184.723	16.825.916	38.010.639	55.685.836	20.641.247	76.327.083	51.161.904	46.082.133	97.244.037	33.494.404	45.366.591	78.860.995
Pagamenti	42.925.685	19.457.220	62.382.905	47.156.537	22.090.412	69.246.949	80.750.488	25.247.388	105.997.876	70.762.076	50.776.530	121.538.606	54.293.263	51.378.051	105.671.314
Consistenza della cassa alla fine	119.403.222	27.770.844	147.174.066	121.129.510	21.767.284	142.896.794	137.646.933	29.595.970	167.242.903	165.095.919	46.568.299	211.664.217	164.992.198	15.826.546	180.818.743
degli esercizi precedenti	268.215.175	32.649.675	300.864.850	257.862.085	46.581.734	304.443.819	167.635.187	150.896.521	318.531.708	119.616.807	107.878.503	227.495.310	103.067.248	19.331.256	122.398.505
dell'esercizio	9.847.873	25.296.481	35.144.354	9.345.639	128.557.350	137.902.989	12.974.709	5.203.390	18.178.099	3.764.326	66.440.729	70.205.055	7.620.943	1.180.833	8.801.776
Residui attivi	278.063.048	57.946.156	336.009.204	267.207.724	175.139.084	442.346.808	180.609.896	156.099.911	336.709.807	123.381.133	174.319.232	297.700.365	110.688.191	20.512.089	131.200.280
degli esercizi precedenti	315.629.554	40.954.058	356.583.612	300.668.466	62.325.520	362.993.986	221.388.640	171.707.088	393.095.728	178.116.015	125.781.511	303.897.526	172.972.428	3.309.141	176.281.569
dell'esercizio	6.223.635	38.306.929	44.530.564	7.305.896	130.096.698	137.402.594	8.548.587	1.760.161	10.308.748	28.592.247	41.356.592	69.948.839	22.096.529	18.061.523	40.158.052
Residui passivi	321.853.189	79.260.987	401.114.176	307.974.362	192.422.218	500.396.580	229.937.227	173.467.249	403.404.476	206.708.262	167.138.103	373.846.365	195.068.957	21.370.664	216.439.621
Avanzo/Disavanzo dell'amministrazione	75.613.081	6.456.013	82.069.094	80.362.872	4.484.150	84.847.022	88.319.602	12.228.632	100.548.234	81.768.790	53.749.428	135.518.218	80.611.432	14.967.971	95.579.403

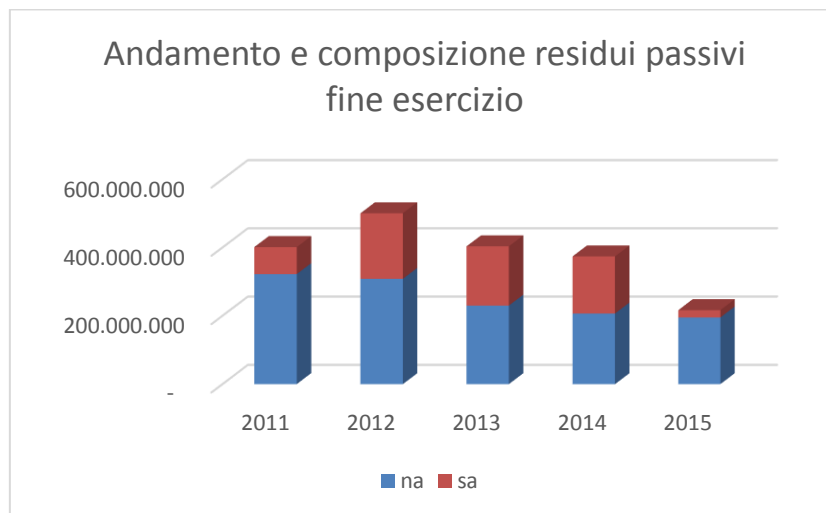
Dalla tabella che precede è possibile evincere un altro dato importante che è quello relativo all'andamento dei saldi dei residui attivi e passivi a fine esercizio: in pratica dai grafici che seguono è possibile seguire l'andamento dei saldi dei crediti e dei debiti di fine anno.

Residui attivi



Dal grafico che precede si può osservare che l'andamento dei residui attivi è tendenzialmente in decremento e ciò sta a indicare una maggiore efficienza del sistema nella gestione degli incassi.

Residui passivi



Dal grafico che precede si può osservare che l'andamento dei residui passivi è tendenzialmente in decremento, e ciò sta a indicare una maggiore efficienza del sistema nella gestione dei pagamenti.

Altri ratios

Gli indicatori finanziari, ottenuti come rapporto tra valori finanziari, analizzano aspetti diversi della vita della nascente Autorità per fornire, mediante la lettura di un dato estremamente sintetico, una base di ulteriori informazioni sulle dinamiche che si instaurano a livello finanziario nel corso dei diversi esercizi. Questi parametri forniscono ulteriori interessanti notizie sulla composizione del bilancio e possono permettere di comparare i dati dell'ente con gli analoghi valori che si riscontrano in strutture di simili dimensioni o natura.

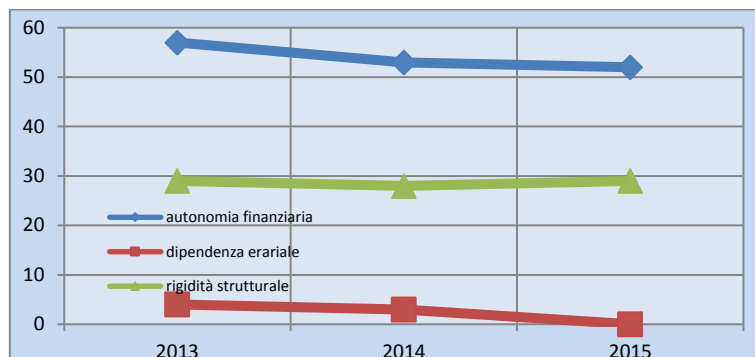
Grado di autonomia. È un indicatore che denota la capacità di reperire le risorse (entrate correnti) necessarie al finanziamento di tutte le spese di funzionamento dell'apparato. Le entrate correnti costituiscono le risorse destinate alla gestione dei servizi. Di questo importo complessivo, le entrate proprie indicano la parte direttamente o indirettamente reperita dall'ente. I trasferimenti correnti, costituiscono invece le entrate derivate, in quanto risorse precedentemente introitate dallo Stato e destinate a finanziare una parte della gestione corrente.

Grado di rigidità del bilancio. L'amministrazione può scegliere come utilizzare le risorse nella misura in cui il bilancio non è già stato prevalentemente vincolato da impegni di spesa specifici. Conoscere il grado di rigidità del bilancio consente di individuare quale sia il margine di operatività a disposizione per assumere nuove scelte di gestione o intraprendere ulteriori iniziative economico/finanziarie.

Gli indici principali in sintesi sono i seguenti per gli ultimi tre esercizi:

		2015		2014		2013	
autonomia finanziaria	= entrate proprie =	16.689.500	52%	16.120.718	53%	19.104.977	57%
	entrate correnti	31.991.041		30.389.770		33.382.753	
dipendenza erariale	= $\frac{T}{\text{trasf. correnti}}$ =	-	0%	766.421	3%	1.282.877	4%
	entrate correnti	31.991.041		30.389.770		33.382.753	
rigidità strutturale	= spese personale =	9.169.667	29%	8.574.140	28%	9.519.167	29%
	entrate correnti	31.991.041		30.389.770		33.382.753	

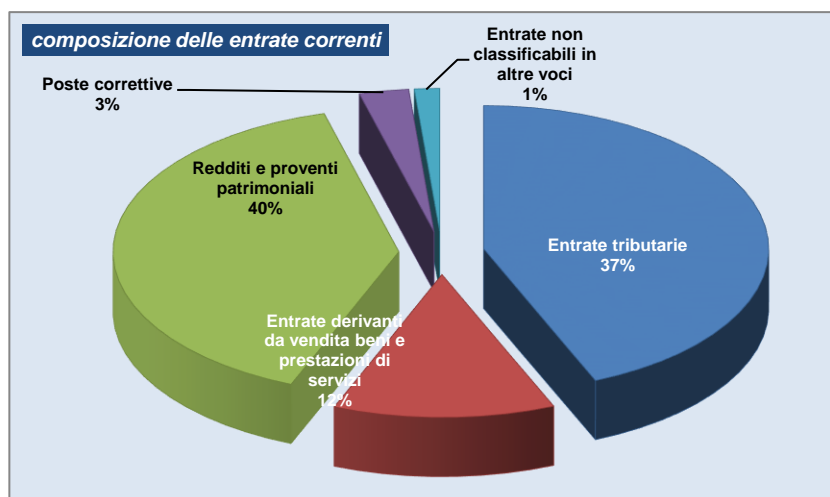
Come si può osservare, gli indici relativi alle entrate proprie rispetto al totale delle entrate sono sostanzialmente stabili così come l'incidenza del costo del lavoro rispetto alle entrate correnti. Anche sulla serie storica gli indici fondamentali mostrano un trend omogeneo come è dato osservare nel grafico che segue:



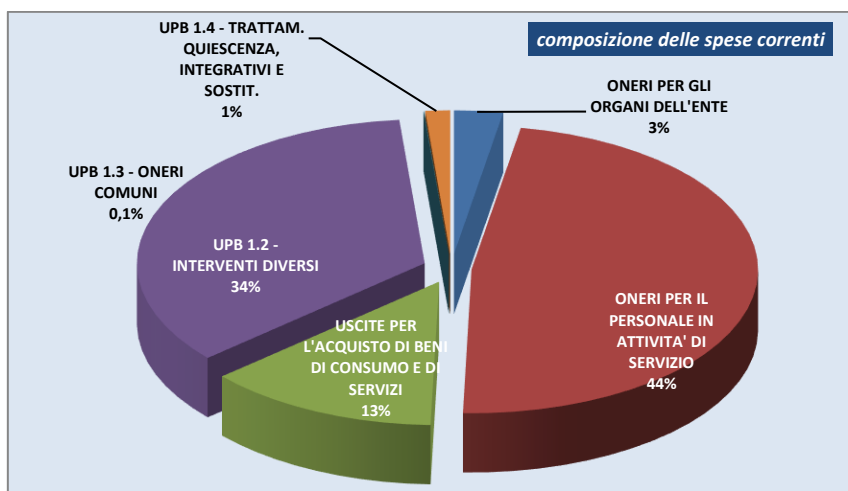
Ulteriori informazioni desumibili dal bilancio aggregato dell'anno 2015.

Ulteriori informazioni possono essere, infine, desunte dall'aggregazione dei conti per l'anno 2015 in ordine alla composizione delle entrate correnti e delle uscite correnti.

Composizione percentuale delle entrate correnti. Il grafico che segue rappresenta visivamente la composizione delle entrate complessive dell'anno 2015 per tipologia in percentuale sul totale.



Composizione percentuale delle spese correnti. Il grafico che segue rappresenta visivamente la composizione delle spese complessive per l'anno 2015 per tipologia in percentuale sul totale.

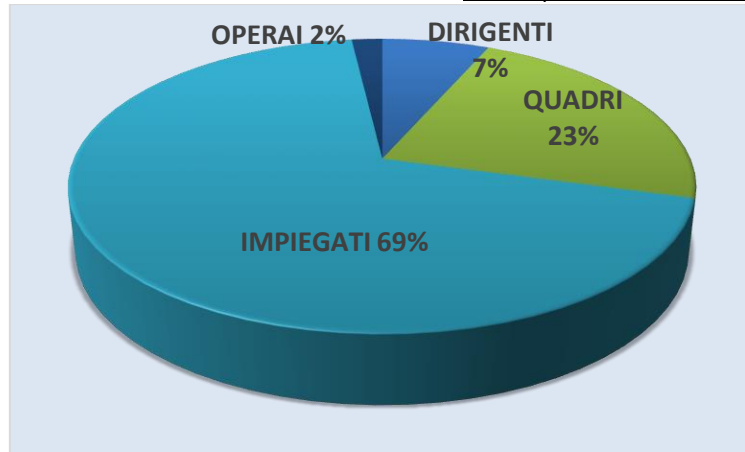


Le politiche del personale

La dotazione effettiva di personale in comparazione con quella teorica (piante organiche approvate dal Ministero Vigilante) è la seguente:

categoria	Napoli		Salerno		Na+Sa	
	consistenza organica al 31/12/16	dotazione approvata	consistenza organica al 31/12/16	dotazione approvata	consistenza organica al 31/12/16	dotazione approvata
DIRIGENTI	6	13	1	4	7	17
QUADRI	21	40	3	7	24	47
IMPIEGATI	51	76	22	31	73	107
OPERAI	2	4	-	-	2	4
TOTALE	80	133	26	42	106	175

Dal punto di vista della composizione professionale la disponibilità complessiva di forza lavoro è la seguente:



Per ciò che riguarda la programmazione futura si deve precisare che è in corso di svolgimento a Napoli un concorso per l'assunzione di un dirigente dell'area tecnica finalizzato alla sostituzione del attuale dirigente prossimo al pensionamento. A breve sarà lanciata una selezione pubblica per l'assunzione di un quadro direttivo esperto in informatica al quale sarà affidata la pianificazione e la successiva implementazione dei nuovi sistemi informativi.

L'adeguamento delle competenze professionali sarà assicurato dal ricambio generazionale: solo a Napoli sono in età pensionabile 11 addetti, che saranno rimpiazzati figure dotate di *skills* coerenti con i bisogni evolutivi dell'Autorità di Sistema.

Nel corso dell'anno 2017 saranno analizzate le modalità di confluenza e di convergenza del personale in un quadro evolutivo della struttura organizzativa. Di pari passo saranno rivisti gli indicatori di produttività, per stabilire una politica di premi per risultati coerenti con gli obiettivi di miglioramento di efficienza dell'Autorità di Sistema.

L'adeguamento delle skill professionali, il ricambio generazionale ed adeguati programmi formativi costituiscono azioni strategiche per poter dare corpo ad una organizzazione dell'Autorità di Sistema adeguata a svolgere i compiti che sono definiti dal presente Piano operativo.

Capitolo 19 - Gli investimenti.

Il Porto di Napoli

Descrizione del porto.

Il porto di Napoli, protetto dalla diga S. Vincenzo – Duca degli Abruzzi, radicata a terra, e dalla diga foranea Thaon de Revel – Duca d’Aosta, si allunga per circa 5600 m lungo il tratto di costa prospiciente il centro storico di Napoli. Esso misura complessivamente circa 4.400.000 mq, di cui circa 2.700.000 mq di specchio acqueo e circa 1.700.000 mq di aree a terra.

Lo specchio acqueo è articolato nell’Avamposto Ammiraglio Caracciolo, sito ad Ovest e nel canale di levante, ad Est. Il porto di Napoli possiede due imboccature; attraverso l’imboccatura principale, quella di ponente, delimitata dalla diga S. Vincenzo – Duca degli Abruzzi ad Ovest e dalla diga Thaon de Revel ad Est, si accede direttamente all’Avamposto Ammiraglio Caracciolo, mentre l’imboccatura di levante, delimitata dalla diga Duca D’Aosta a Sud - Ovest e dal molo di levante in località Vigliena ad Est, immette direttamente nel canale di accesso di levante.

Le profondità del fondale variano attualmente tra la quota – 5.00 m s.l.m.m. (darsena Acton) e – 16.50 m s.l.m.m. (canale di Levante).

Il porto da terra è accessibile attraverso il varco Bausan e il varco Carmine. Il primo è direttamente collegato al Raccordo con l’autostrada A3 Napoli – Salerno, unico accesso al Porto dei mezzi pesanti, di connessione agli Ambiti Area cantieristica, Ambito Area dei Pontili, Ambito Area orientale e collegamento verso gli imbarchi di Porta di Massa.

Il varco Carmine, invece, è accessibile da via Marina, unico accesso veicolare al porto storico (area extradoganale) nel tratto compreso tra piazza Mercato e via Acton. I restanti varchi (Pisacane, Sant’Erasmo, Angioino ed Acton) sono utilizzati unicamente da personale di servizio al porto (Autorità portuale, Capitaneria di Porto, Forze dell’Ordine, etc) e/o al verificarsi di situazioni di emergenza.

L’area doganale, estesa tra il molo Pisacane e l’area di pertinenza della banchina di Levante, è accessibile da Ovest tramite il varco interno sito in prossimità della radice del molo Carmine, da Est tramite il varco esterno Bausan già menzionato.

In area doganale ricade anche il fascio di binari ferroviario collegato verso l’esterno con un raccordo non elettrificato a Napoli Traccia.

Il porto è costituito da una sequenza di moli, calate e darsene, affacciati in parte sull’Avamposto Ammiraglio Caracciolo di ponente, in parte sul canale di levante.

Nella zona di ponente l’ampio Avamposto Ammiraglio Caracciolo serve i moli Angioino, Immacolatella Vecchia, Pisacane, Carmine – Martello, Cesareo Console e Vittorio Emanuele III, con le calate interposte, Beverello, Piliero, Porta di Massa, Villa del Popolo e Marinella, le darsene del Piliero, Bacini ed Armando Diaz. Nella zona di levante si susseguono i moli Flavio Gioia, Bausan e Progresso con le calate Vittorio Veneto, Granili, Pollena e le rispettive darsene Vittorio Veneto, Granili, Pollena e Petroli. Conclude il porto a levante l’omonima banchina ed il vasto terrapieno a tergo di essa.

Funzioni e riqualificazione delle attività portuali.

Il porto di Napoli ha funzioni multiple e rappresenta, in termini di fatturato e di occupazione diretta, una primaria realtà industriale della Regione Campania.

Per confermare la sua posizione di rilevanza sul piano nazionale ed internazionale tutte le funzioni già presenti hanno necessità di potenziamento, che presuppone:

- lo sviluppo delle seguenti tipologie di traffici:
 - passeggeri, privilegiando il traffico crocieristico ed i collegamenti per le isole minori del golfo di Napoli, tenuto conto della posizione di eccellenza del porto di Napoli a ridosso del centro storico della Città e del notevole flusso turistico attratto dalle Isole del golfo, dalla costiera sorrentina, amalfitana e cilentana;
 - traffico merci in contenitori, migliorando le condizioni di fruibilità delle aree, di accosto ed ormeggio delle navi, la velocità di movimentazione dei containers a terra e le modalità di entrata / uscita delle merci dal porto con una forte incentivazione della modalità su ferro;
 - traffico merci Ro-Ro per lo sviluppo delle autostrade del mare, con particolare riferimento ai servizi verso la Sicilia ed il sud-Italia e per gli altri porti del Mediterraneo;
- il riassetto e riorganizzazione degli spazi a ridosso del centro storico della città, migliorando significativamente la connessione fra il waterfront portuale e la città anche con l'offerta di parcheggi interrati in area demaniale a confine della viabilità urbana al fine di decongestionare le aree portuali dal traffico veicolare, in transito o in sosta, derivante dalla pressione urbanistica che impone la città e privilegiando un miglior servizio funzionale destinato, in questa parte del porto, al transito di passeggeri;
- la riqualificazione, con destinazione turistico-ricettiva, di parte della cittadella militare (attualmente ancora in uso alla Marina Militare) posta alla radice del molo San Vincenzo e che costituisce un importante attrattore culturale per la Città con la previsione del restauro delle importanti volumetrie ivi insistenti, del restauro e del recupero funzionale dell'antico bacino borbonico inaugurato, primo in Italia, in periodo pre-unitario, con il ripristino della funzionalità dell'antica darsena Acton (a ridosso del palazzo Vicereale);
- il riordino delle attività della cantieristica, delle riparazioni e demolizioni navali, definendo un unico ambito omogeneo per tutte le attività connesse a tale comparto, recuperando progressivamente così la frammentazione e l'anomala promiscuità che, nel tempo, si è generata con una impropria distribuzione di attività specialistiche su tutte le aree del demanio portuale, anche in ragione della necessità di rafforzare, in un'ottica di rete, anche le funzioni cantieristiche allocate nel porto di Castellammare di Stabia;
- la rimodulazione degli spazi destinati alle merci in transito con modalità Ro-Ro nell'area orientale del porto di Napoli (Molo Bausan) a ridosso degli esistenti raccordi autostradali, in modo da ridurre fortemente il transito e la sosta di trailers all'interno dell'area di ponente del porto a ridosso del centro antico di

- Napoli;
- la rimodulazione della viabilità interna (principale e secondaria) e degli spazi del demanio portuale, anche con previsione di demolizione di strutture esistenti, in considerazione delle risorse disponibili su altri porti presenti della costa regionale (Porto di Torre Annunziata, porto di Torre del Greco etc.);
 - l'avvio di un processo di politica ambientale portuale finalizzato a ridurre gli impatti sul territorio dell'inquinamento. In particolare va previsto:
 - l'utilizzo dei piazzali e delle coperture degli edifici demaniali per l'installazione di impianti FER (Fonti di Energia Rinnovabile) per l'autoconsumo e per la cessione di energia alla rete elettrica esterna al porto;
 - l'installazione di impianti FER in banchina per consentire l'alimentazione delle navi in banchina senza l'utilizzo di gruppi di produzione di energia elettrica a motore, con riduzione delle emissioni inquinanti;
 - la modifica della viabilità interna, il riordino degli accessi, la formazione di sottopassi e la modifica dei gates dei terminal per ridurre la sosta improduttiva di mezzi commerciali rotabili con riduzione delle emissioni inquinanti;
 - la specializzazione delle attività operative dei terminal container e della cantieristica, con riduzione degli effetti di inquinamento acustico sulle abitazioni retrostanti;
 - l'elettificazione progressiva delle banchine per alimentare i serbatoi con continuità, durante le fasi ormeggio e imbarco / sbarco passeggeri, riducendo il carico a bordo dei mezzi marittimi e, conseguentemente, i consumi.

Criticità da affrontare e risolvere.

Numerose ed ormai storiche sono le criticità che affliggono il porto di Napoli, i suoi comparti produttivi, e di conseguenza, la città di Napoli, anche se alcune problematiche sono strettamente correlate alla storia dell'evoluzione del porto.

Il porto di Napoli è incuneato al centro della città e, per un tratto piuttosto significativo, confina con il centro antico che, nel 1995, ha acquisito il prestigioso riconoscimento dell'UNESCO entrando a far parte del patrimonio mondiale dell'umanità.

Le recenti attività dell'UNESCO e dell'ICOMOS, conclusasi nel mese di aprile 2011, hanno esteso l'area di interesse (la cosiddetta buffer zone) ad una fascia a perimetro del centro antico che interessa anche parte del porto, dalla calata Beverello al molo Carmine. Il confine Nord del porto di Napoli collima con via nuova Marina, strada di scorrimento veloce che consente il collegamento da e verso il centro, ai paesi vesuviani ed alle autostrade, quotidianamente interessata da un importante traffico veicolare. Per questo motivo è spesso utilizzata come corridoio preferenziale per raggiungere il centro urbano.

La presenza del centro antico, dunque, determina una seria difficoltà ad acquisire ulteriori spazi da asservire al porto nelle aree urbane retrostanti; vincolo analogo è posto a ponente dal molo S. Vincenzo.

La geometria delle banchine è caratterizzata da una configurazione ottocentesca, inadeguata a fornire risposte al mondo armatoriale che, negli ultimi decenni, ha assistito

alla crescita dimensionale delle navi, sia turistiche che commerciali, che richiedono, oramai, fondali superiori a 15 m di pescaggio, banchine lunghe oltre 350 m ed in grado di offrire una adeguata tenuta alle forze orizzontali per effetto della crescente esposizione ai venti della parte emergente della nave (opera morta). Le navi di nuova generazione, infatti, richiedono modalità di ormeggio che escludono eccessive manovre, preferibilmente su banchine allineate con i canali di ingresso e di uscita.

Alla difficoltà di espansione del porto nel retroterra si accompagna la limitata disponibilità di piazzali operativi all'interno del porto, la cui geometria penalizza lo stoccaggio e la movimentazione delle merci, oltre alla già citata assenza di spazi portuali.

La presenza del terminal Petroli presso l'omonima darsena, all'interno del porto, resta al momento indispensabile, in quanto non è possibile concepire una delocalizzazione in assenza di un punto di approdo effettivamente dotato di caratteristiche di autorizzazione urbanistica, ambientale e di compatibilità economica. Sarà quindi il caso di cessare una discussione oziosa che si è determinata nel corso degli ultimi anni. Piuttosto, andranno poste all'attenzione le opportunità che deriveranno, nel 2020, dal completamento della bonifica in corso per l'area di proprietà della Q8. Se non si cominciano oggi ad assumere indirizzi e determinazioni, sarà poi inevitabile restare con una cattedrale incompiuta, in una città che richiede invece spazi urbani risanati e ricollocabili per altre funzioni.

Le attività inerenti la cantieristica navale appaiono ancora fortemente disperse sul territorio portuale con forte squilibrio tra la disponibilità di aree in concessione, banchine e bacini di carenaggio. Il comparto della cantieristica dispone di infrastrutture dedicate, viabilità e servizi inadeguati. La revisione del piano di riordino della cantieristica deciso dall'A.P. nel 2001 va aggiornato.

I traffici commerciali contenitori e passeggeri e merci (Ro – Pax e Ro – Ro) sono privi di una organizzazione razionale degli spazi e delle infrastrutture dedicate, come anche i servizi tecnico-nautici, dispersi sul territorio portuale e privi di adeguati spazi dedicati a terra ed a mare.

La protezione dal moto ondoso delle imboccature portuali risulta inadeguata alle esigenze degli ormeggi a tergo, soprattutto a levante, dove per la realizzazione della nuova banchina è stata già valutata e condivisa la necessità del prolungamento della diga Duca d'Aosta.

Notevoli impedimenti allo sviluppo ed alla conservazione dei traffici in tutti i comparti, sia nel settore commerciale (per la indisponibilità di ormeggi per navi commerciali post – Panamax) sia nel settore del cabotaggio per le isole maggiori, sia in quello crocieristici ed in quello della cantieristica navale, derivano dalla scarsa profondità dei fondali portuali.

Ulteriori importanti limiti allo sviluppo del porto sono costituiti dalla tratta ferroviaria che collega, a levante, il porto alla rete nazionale e la connessione tra il porto e la rete autostradale. Nel 2017 andrà decisa la scelta di riassetto infrastrutturale di Napoli Traccia, sulla base di una analisi tecnico-economica che metta a confronto la soluzione del potenziamento a raso rispetto a quella dell'interramento. Con Rete Ferroviaria

Italiana è stato avviato il confronto su questo tema, che deve coinvolgere il Comune di Napoli e la Regione Campania.

La viabilità stradale interna al porto è fortemente condizionata da un generale stato di disordine e frammentazione delle destinazioni d'uso. Ad esempio, la viabilità compresa tra piazzale Immacolatella e piazzale Pisacane (all'altezza di via Duomo) produce una continua paralisi dei flussi veicolari negli orari di punta di carico e scarico dei mezzi commerciali con rilevanti ricadute negative per la fluidità del traffico, l'accessibilità dei passeggeri ai terminal e per l'ambiente a causa delle emissioni di gas di scarico.

Il 2 gennaio 2017 è stato assunto un primo provvedimento per una diversa regolamentazione degli accessi in porto, finalizzata a garantire continuità per chi lavora o vive in porto, ma d'altra parte orientata a far pagare in modo adeguato chi vuole utilizzare il porto come transito. La viabilità e le infrastrutture portuali richiedono urgenti ed importanti interventi di adeguamento anche al fine di garantire una corretta gestione delle misure di salvaguardia ambientale e di sicurezza.

L'assenza di parcheggi nell'area urbana limitrofa comporta, per molti enti pubblici e per le forze dell'ordine, l'esigenza di utilizzare le superfici del porto a confine con la città con un grande parcheggio a raso.

Il riordino dei parcheggi interni al porto, il rispetto delle aree di sosta autorizzate ed una nuova disciplina dei servizi di taxi costituiscono elementi necessari ed urgenti.

I collegamenti pedonali interni al porto e con la città, pure interessati da rilevanti flussi di pedoni, sono inappropriati, se non addirittura pregiudizievoli per la sicurezza dell'utenza.

Il sistema fognario non è adeguato e sono presenti molteplici sversamenti a mare anche in sovrapposizione agli scarichi di troppo pieno presenti nel porto della rete fognaria comunale.

La Stazione Marittima sul molo Angioino, afflitta da un traffico di superficie non rispondente alle esigenze del porto, soffre di un forte isolamento dalla città a fronte della dichiarata necessità di prolungare lo spazio di piazza Municipio fino al mare, ovvero di aprire effettivamente il porto alla città.

In tema di politica ambientale, infine, il porto è sostanzialmente privo di un progetto per lo sviluppo di impianti per la produzione di energie di fonti rinnovabili ed anche di un piano per la gestione ed il monitoraggio delle emissioni nocive nell'ambiente.

Il Piano regolatore portuale in itinere ed i probabili sviluppi.

Il PRP - aggiornamento 2012 - è stato adottato dal Comitato portuale nella seduta del 28.09.2012 con delibera n. 20, ha raggiunto l'**intesa** con il Comune di Napoli espressa con delibera del Consiglio Comunale n. 33 del 3.8.2013 e nella seduta del 24.01.2013, con delibera n. 1, lo stesso Comitato portuale ha preso atto dell'avvenuto recepimento delle suddette prescrizioni/indicazioni nella documentazione di piano.

In esso il territorio portuale viene suddiviso in quattro ambiti e diversi sottoambiti.

Gli ambiti del PRP rappresentano le porzioni di territorio portuale, individuate da un insieme di caratteri omogenei, che tengono conto, sia del processo di formazione storica ed infrastrutturale, sia della destinazione funzionale prevalente e del ruolo all'interno del territorio portuale, anche in rapporto con la struttura urbana:

PS – Porto Storico

AC – Area Cantieristica

AP – Area Pontili

AO – Area Orientale

I sottoambiti portuali corrispondono a quella porzione di Ambito del PRP caratterizzata da una funzione prevalente in essa svolta.

L'Ambito **Porto Storico** si estende dal molo S. Vincenzo alla calata Villa del Popolo inclusa. Lato terra è delimitato dalla via Acton – via Cristoforo Colombo – via Nuova Marina; lato mare affaccia sull'avamposto Ammiraglio Francesco Caracciolo oltre il quale, verso Est, si apre la bocca principale del porto di Napoli, delimitata a Sud-Ovest dalla Diga Duca degli Abruzzi e a Nord-Est dall'Antemurale Thaon de Revel. Esso include i seguenti Sottoambiti:

- PS1 - Molo S. Vincenzo;
- PS2 - Darsena Acton;
- PS3 - Molo Angioino;
- PS4 - Molo Beverello;
- PS5 - Piazzale Angioino;
- PS6 - Calata Piliero;
- PS7 -Via Marina Grande;
- PS8 - Calata Porta di Massa;
- PS9 - Piazzale Pisacane;
- PS10 - Molo Pisacane;
- PS11 - Calata Villa del Popolo – area interna;
- PS12 - Calata Villa del Popolo.

L'Ambito **Area Cantieristica** è delimitato a Nord dal confine portuale, nel tratto in cui corre parallelo alla via Nuova Marina, ad Est dal pontile Vittorio Emanuele III di ponente e ad Ovest dal molo del Carmine. Esso include i seguenti Sottoambiti:

- AC1 - Molo Carmine di Ponente;
- AC2 - Molo Martello;
- AC3 - Molo Carmine di levante;
- AC4 - Area della darsena bacini di carenaggio;
- AC5 - Area del Bacino Grande;
- AC6 - Molo Cesario Console di levante;
- AC7 - Banchina della Marinella;
- AC8 - Calata della Marinella e pontile Vittorio Emanuele III di ponente;
- AC9 - Vittorio Emanuele III di ponente;
- AC10 - Torre Piloti.

L'Ambito **Area Pontili** si sviluppa dal pontile Vittorio Emanuele III di ponente fino al margine orientale della calata Pollena, delimitato dalla banchina di ponente del pontile

Vigliena e comprende, oltre al citato pontile Vittorio Emanuele III, la darsena Vittorio Veneto e l'omonima calata, il pontile Flavio Gioia, la darsena Granili e l'omonima calata, il molo Bausan e la darsena Pollena con l'omonima calata presso la quale, come meglio specificato nel seguito, è prevista la realizzazione della darsena servizi portuali. Esso include i seguenti Sottoambiti:

- AP1 – Pontili Vittorio Emanuele III e Flavio Gioia;
- AP2 – Area infrastrutture;
- AP3 – Molo Bausan e calata Pollena;
- AP4 – Darsena Servizi portuali.

L'Ambito **Area Orientale** comprende l'estremità orientale del porto di Napoli ed è costituito da due darsene, la darsena Petroli e la nuova darsena o darsena di Levante, dal pontile Vigliena, dal molo del Progresso e dal molo di levante e da aree, fino al confine dell'ambito del porto commerciale.

Esso include i seguenti Sottoambiti:

- AO1 – Banchina di levante – lato ponente;
- AO2 – Banchina di levante – lato levante;
- AO3 – Area ex stabilimenti industriali;
- AO4 – Area industriale.

Le funzioni portuali e le attività ad esse connesse sono così individuate:

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

Nell'ambito della funzione commerciale, contenitori, merci varie e rinfuse solide, nonché rinfuse liquide è consentito svolgere le seguenti attività:

- 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.

Nell'ambito della funzione cantieristica navale è consentito svolgere le seguenti attività:

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

svolgimento delle funzioni previste;

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

Nell'ambito della funzione industriale è consentito svolgere le seguenti attività:

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

Nell'ambito della funzione mista è ammessa la compresenza delle seguenti attività:

- 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.

Nell'ambito della funzione passeggeri e/o merci (crociere, unità navali veloci, Ro – Pax e Ro - Ro) è ammesso lo svolgimento delle seguenti attività:

- 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.

La funzione servizi portuali generali contempla lo svolgimento dei servizi di interesse generale di cui al D.M. 14/11/1994 nonché le ulteriori attività di seguito elencate:

- servizi amministrativi, di controllo e gestione connessi alle attività portuali (uffici e servizi Autorità 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 alcuni Sottoambiti, oltre alle attività di cui alla funzione prevista è consentito lo svolgimento delle attività terziarie e dei servizi connessi come di seguito specificato:

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

L'AdSP dovrà attuare le iniziative e le azioni necessarie per riorganizzare le funzioni dei Sottoambiti in relazione alle previsioni ed agli obiettivi del PRP, rilocalizzando o riconvertendo le attività o determinando le azioni necessarie, compatibilmente con le attività già presenti.

Nell'allegato 1 si riporta l'ipotesi di assetto degli spazi portuali al 2030.

In considerazione che il prosieguo del procedimento di approvazione del PRP è sicuramente una delle priorità fondamentali per l'adeguamento infrastrutturale dello scalo ma anche per la sua corretta gestione, si dovrà riprendere l'iter approvativo con gli eventuali correttivi che si intendono promuovere rispetto alla documentazione già predisposta.

Tale attività di integrazione comporterà la rivisitazione degli elaborati di Piano, probabilmente comunque richiesta dalla nuova normativa che prevede l'estensione dello strumento di pianificazione dal singolo porto alla logistica dell'intero sistema portuale del mar Tirreno Centrale.

Dovrebbero essere di imminente emanazione le relative linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP., previste dal 1° comma dell'art. 5 della legge n.84/94 così come modificato dal D. Lgs. n. 169/2016.

La procedura da seguire è chiaramente individuata dal citato art. 5 comma 3 che stabilisce che il piano regolatore di sistema portuale, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006, è adottato dal comitato di gestione, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale piano è, quindi, inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto.

Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole. Il piano, esaurita la procedura, è approvato dalla regione interessata entro trenta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura VAS, previa intesa con il Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti. Il piano é sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.

Gli interventi infrastrutturali già finanziati e programmati.

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

Si elencano gli interventi avviati ed ultimati nel periodo 2011-2016:

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

- Importo lavori € 5.388.754,86
- Importo somme a disposizione € 1.263.431,43
- Importo complessivo € 6.652.186,29
- Contratto d'appalto in data 27.11.09 n. 6038 di rep.
- Consegna lavori 11.01.2011
- Ultimazione lavori 23.12.2015

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

- Importo lavori € 114.569.560,54
- Importo somme a disposizione € 36.103.766,75
- Importo complessivo € 150.864.761,56
- Contratto d'appalto in data 12.10.2011 n. 6604 di rep.
- Consegna lavori 28.09.2011
- Ultimazione lavori 3.12.2016

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

- Importo lavori € 18.130.353,71
- Importo somme a disposizione € 5.039.646,29
- Importo complessivo € 23.170.000,00
- Contratto d'appalto in data 24.02.2011, n. 6868 di rep.
- Consegna lavori 5.11.2012
- Ultimazione: lavori sospesi per redazione perizia di variante di riparazione gargame

Consolidamento del molo Immacolatella Vecchia - lato Piliero.

- Importo lavori € 2.318.419,05
- Importo somme a disposizione € 2.692.580,95
- Importo complessivo € 5.011.000,00
- Contratto d'appalto in data 11.12.2013, n. 7201 di rep.
- Consegna lavori 21.1.2014
- Ultimazione lavori 15.12.2016

Dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli.

- Importo lavori € 1.846.969,58
- Importo opere complementari € 401.817,67

- Importo somme a disposizione € 4.251.212,75
- Importo complessivo € 6.500.000,00
- Contratto d'appalto in data 31.05.2011, n. 6525 di rep.
- Contratto Opere Complementari in data 16.03.2012, n. 6720 di rep.
- Consegna lavori 23.3.2011
- Ultimazione lavori 7.11.2012

Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine.

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

Consolidamento banchina levante molo Vittorio Emanuele.

- Importo lavori principali € 10.835.756,19
- Importo lavori complementari € 2.838.982,27
- Importo somme a disposizione € 3.325.261,54
- Importo complessivo € 17.000.000,00
- Contratto d'appalto in data 19.4.2010, n. 6125 di rep.
- Consegna lavori 5.05.2010
- Ultimazione lavori 2.07.2014

Adeguamento per "security" portuale.

- Importo lavori € 6.940.214,45
- Importo lavori complementari € 1.478.052,38
- Manutenzione triennale € 432.378,11
- Importo somme a disposizione € 3.559.709,99
- Importo complessivo € 12.500.000,00
- Contratto d'appalto in data 25.07.2007, n. 5091 di rep.
- Consegna lavori 19.1.2009
- Ultimazione lavori 19.12.2012

Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo.

- Importo lavori € 2.757.979,80
- Importo somme a disposizione € 2.242.020,20
- Importo complessivo € 5.000.000,00
- Contratto d'appalto in data 28.09.2015, n. 7960 di rep.
- Consegna lavori 27.7.2015
- Ultimazione lavori 4.12.2015

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

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

Restano da completare interventi strategici, che risultano in ritardo di attuazione quali:

- Adeguamento e ristrutturazione banchina di levante al molo Flavio Gioia e calata Granili (non ancora contrattualizzato per indisponibilità delle aree di intervento - legge n. 388/2000) € 15.653.000,00
- Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2 (in corso redazione di una perizia di variante per dissesti al gargame 2 - legge n. 166/2002). € 23.170.000,00

mentre è ancora in fase di progettazione il

- Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine (in attesa di rifinanziamento diretto). € 12.000.000,00

Sono stati avviati i nove interventi del Grande progetto Logistica e porti: sistema portuale integrato del Porto di Napoli, di cui si riporta nell'allegato 2 lo stato di attuazione, i cronoprogrammi dei singoli interventi e quello complessivo del Grande Progetto..

Le tabelle dell'allegato 5 riportano una proposta del programma 2017-2019 e l'elenco annuale 2017.

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

Gli interventi infrastrutturali da promuovere e concretizzare.

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

Nell'ambito del **Porto storico**, nel sottoambito "calata Beverello" e "calata Piliero" sono previsti i seguenti quattro interventi infrastrutturali derivanti dalla suddivisione del progetto Euvè, redatto a seguito di concorso di idee internazionale, bandito per la riqualificazione del waterfront portuale:

- Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Calata Beverello - Nuove infrastrutture per le linee veloci e connessione urbana con il centro storico della città. € 18.000.000.

- Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali volume esistente.
€ 20.000.000.
- Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali nuove volumetrie.
€ 37.000.000.
- Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli Calata Piliero - Parcheggio interrato e strip commerciale (filtering line). € 74.000.000.

Per i citati tre interventi prioritari é stato richiesto il finanziamento al MIT, assumendo l'obiettivo di completare l'acquisizione dei pareri entro il 2017 e gli interventi possono essere realizzati entro il 2020.

L'insieme di interventi previsti per la calata del Piliero fa parte del progetto unitario di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli detto "Waterfront" e comprende anche la realizzazione del nuovo terminal passeggeri in calata Beverello.

Il progetto "waterfront" è stato concepito come un progetto unitario che trasforma il rapporto della città con il fronte portuale, introducendo nuovi spazi urbani che si sviluppano e si affacciano sul golfo di Napoli, che modificano radicalmente la situazione attuale in cui le aree destinate alle attività portuali si frappongono tra il mare e la città creando una barriera visiva e fisica di larghezza variabile tra i 40 e i 150 metri.

Inoltre le nuove strutture, (che restituiscono alla fruizione pubblica il fronte portuale attraverso un sistema di gerarchizzazione su più livelli, attività portuale Ro-Pax, Parcheggi, viabilità, pubblico e commerciale), sono messe a sistema con le opere che costituiscono l'asse pedonale Stazione Metro Piazza Municipio-Piazzale Angioino, oggi in avanzato stato di realizzazione a cura di Metropolitana di Napoli SpA.

Fermo restando il concetto di una organicità dell'intero progetto urbano, nel corso dell'iter di approvazione del progetto preliminare l'Autorità Portuale di Napoli ha posto, per le fasi di completamento delle attività di progettazione, l'esigenza di studiare ed elaborare la sostenibilità e la cantierabilità dell'intero intervento nel rispetto dell'insieme di vincoli che devono essere considerati per raggiungere l'obiettivo della realizzazione sintetizzabili in tre famiglie:

- la coerenza con gli strumenti di pianificazione e la pianificazione degli iter approvativi
- la sostenibilità economico finanziaria anche in ragione del mutato quadro congiunturale rispetto al periodo del primo concepimento dell'iniziativa da parte delle istituzioni
- la cantierizzazione, intesa in senso tecnico di gestione dei tempi e degli spazi, per macro fasi attuative con riguardo al mantenimento di un idoneo livello di servizio in termini di funzionalità degli scali in corso d'opera: Aliscafi, Crociere, Ro-Pax

Il progetto interessa dunque tre ambiti connessi tra loro: la calata Beverello, il piazzale Angioino e la calata Piliero, ciascuno dei quali è oggi sede di attività portuali di

fondamentale importanza che non possono essere interrotte durante la realizzazione del nuovo Waterfront.

In base alle scelte strategiche della Autorità Portuale, il terminal della calata Beverello unitamente agli interventi sull'edificio ex Magazzini generali, di ristrutturazione e di ampliamento, sono stati individuati prioritari e dovranno imboccare una corsia preferenziale in vista di una prospettiva di realizzazione in tempi medio brevi.

In un quadro di pianificazione a lungo termine è stata predisposta la progettazione della *filtering line*, costituente la restante parte del waterfront portuale.

La realizzazione del progetto è richiesta dall'Amministrazione comunale, in quanto il completamento dei lavori in corso della metropolitana in piazza del Municipio richiedono di realizzare contestualmente il risanamento del fronte portuale che costituisce elemento di raccordo tra il cuore del centro storico ed il mare.

Naturalmente l'Autorità di Sistema Portuale porrà in essere tutte le attività necessarie a coinvolgere la Regione Campania nelle decisioni di maggiore rilevanza che riguarderanno l'intero progetto del "waterfront".

Inoltre, i servizi di accoglienza per sei milioni e mezzo di passeggeri sono attualmente del tutto inadeguati per garantire un livello minimamente accettabile.

Si illustrano brevemente gli stralci funzionali che scandiscono la dinamica di realizzazione del Waterfront in ambito Piliero/Agioino secondo le indicazioni di incarico impartite dalla Autorità Portuale di Napoli:

Stralcio I: Progetto preliminare da porre a base di gara per concessione di lavori pubblici dell'edificio ex Magazzini Generali - Recupero della volumetria esistente: Il progetto consiste nella ristrutturazione dell'edificio esistente, secondo il progetto complessivo di riqualificazione del Molo Piliero, il quale comprende anche la realizzazione di un ampliamento, riprendendo la configurazione del progetto architettonico originario del Canino.

In concreto, il progetto di recupero dell'edificio esistente prevede la risistemazione degli spazi interni allo scopo di renderli adatti ad ospitare il Museo del Mare e della Migrazione, articolandone il progetto sulla base delle migliori esperienze nazionali ed internazionali, attraverso non solo la ricostruzione dei reperti che nel tempo costituiscono la storia culturale del rapporto tra città e mare, ma anche ricorrendo alle tecnologie multimediali.

E' anche in corso di definizione il progetto di fattibilità finalizzato ad ospitare nel nuovo manufatto del Piliero strutture di alta formazione e laboratori tecnologici specializzati sull'economia del mare, assieme alla Università Parthenope.

Il progetto prevede la preservazione pressoché totale della struttura principale del fabbricato, consistente in un sistema di pilastri e travi in C.A. gettato in opera, secondo una maglia strutturale di 10x15 metri, mentre saranno demolite tutte le tramezzature interne allo scopo di formalizzare i nuovi spazi espositivi, nei quali saranno allestite una serie di soppalchi interni di limitate dimensioni.

Altri interventi strutturali prevedono il taglio di certe porzioni di struttura secondaria per

consentire l'inserimento di nuove scale interne, o la demolizione e ricostruzione del solaio del piano terra.

Particolare rilevanza assume l'intervento nel fronte nord del fabbricato, laddove lo scheletro strutturale sarà messo in evidenza attraverso la demolizione delle facciate e delle strutture orizzontali secondarie.

Stralcio II e III: Progetto definitivo da porre a base di gara per concessione di lavori pubblici riguardanti la Strip commerciale, viabilità e parcheggi. Il progetto prevede la costruzione di un nuovo spazio commerciale al di sotto della quota stradale, per tutta la lunghezza del Molo Piliero (circa 350 metri), a ridosso del limite con via Cristoforo Colombo, per una larghezza di circa 60 metri.

Il complesso sarà formato da due livelli, di cui quello superiore, a quota -0.70, destinato ad attività commerciali, articolate attorno ad uno spazio pedonale a cielo aperto (la cosiddetta "strip commerciale", che formalizza l'idea di "*filtering line*" formulata in sede di concorso di progettazione, mentre il livello inferiore, a quota -4.50, sarà principalmente adibito a parcheggio auto. L'intervento sarà completato dalla sistemazione della viabilità interna all'area portuale, posta tra la strip e l'edificio Canino. Rispetto a quest'ultimo, nel presente stralcio saranno realizzati i collegamenti aerei dalla strip, consistenti in una passerella pedonale che si attesta su uno degli "alberi" in carpenteria metallica che spiccano dallo spazio a cielo aperto.

Stralcio IV: Progetto preliminare da porre a base di gara per concessione di lavori pubblici dell'edificio ex Magazzini Generali - Nuova volumetria, compresi parcheggi e sistemazione definitiva del piazzale Angioino. L'intervento costituisce il completamento dell'insieme di opere di riqualificazione dell'intera area Piliero, secondo quanto previsto nel progetto preliminare approvato nel 2010, e consiste sostanzialmente nella realizzazione di una nuova volumetria la quale raddoppia quella dell'edificio esistente, secondo il progetto originarie dell'architetto Canino.

La nuova volumetria è costituita da un edificio di forma rettangolare, di dimensioni pari a circa 100 x 30 metri, costituito da due livelli (a quota +10.75 e +18.85) i quali riprendono l'organizzazione altimetrica dell'edificio esistente.

Pur riprendendo il carattere volumetrico dell'edificio esistente, il progetto prevede una tipologia strutturale e costruttiva nettamente differenziata rispetto all'altro. Una serie di "alberi" metallici, di pianta circolare, costituiscono i grandi appoggi delle strutture orizzontali.

La nuova struttura risulterà raccordata con l'edificio esistente attraverso uno spazio vuoto in cui una serie di "alberi" metallici, parte dei quali costruiti nell'ambito del primo stralcio, consentiranno l'appoggio di passerelle pedonali di collegamento. Un altro spazio "vuoto", su cui spiccheranno altri elementi verticali simili ai precedenti, sarà posto nella zona nord del fabbricato, dividendo in due corpi la nuova volumetria.

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

nell'adeguamento del PRP, all'epoca in corso.

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

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

Nel merito il progetto prevede:

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

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

relazione alla necessità:

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

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

- Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri alla calata Beverello. € 5.000.000,00

Per la definitiva sistemazione della calata "Piliero", in modo da consentire agevolmente le operazioni di imbarco e sbarco dai traghetti ormeggiati di punta, sarebbe necessario reintrodurre nello strumento di pianificazione

- Ampliamento della banchina della calata Piliero € 10.000.000,00

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

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

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

- Lavori di realizzazione di una nuova barca-porta a servizio del bacino in muratura n. 1 (atto sottomissione n. 125 rep. 4306 del 29/07/2004). € 2.800.000,00
- Lavori di riparazione della barca-porta a servizio del bacino in muratura n. 3 (atto sottomissione n. 125 rep. 4306 del 29/07/2004). € 2.500.000,00
- Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini. € 15.900.000,00
- Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine. € 12.000.000,00
- Pontile e scalo d'alaggio calata Marinella nella darsena A. Diaz. € 15.000.000,00
- Realizzazione colmata testata molo Carmine, retrostante molo Martello, per riorganizzazione area cantieristica. € 30.000.000,00

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

- Consolidamento della radice del molo Flavio Gioia lato levante e dell'adiacente calata Granili. € 15.653.000,00

e dopo il riempimento della cassa di colmata della darsena di levante con i sedimenti provenienti dal dragaggio dei fondali portuali è necessario realizzare il completamento dell'adeguamento della darsena di levante a terminal contenitori, con onere a carico del futuro concessionario, valutato in circa € 216.000.000.

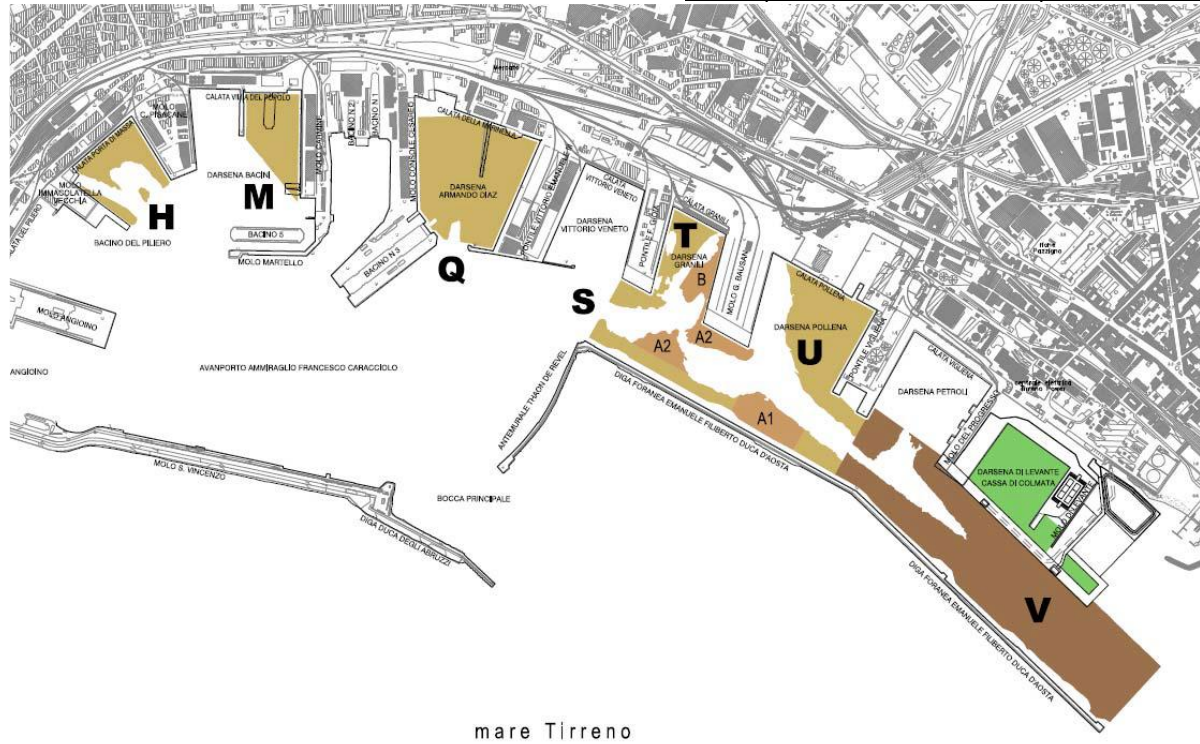
Infine sono programmati i

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

Gli escavi e le casse di colmata.

Il progetto di "Escavo dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante - 1° lotto" è attualmente in fase di gara (presentazione delle offerte entro il 16 febbraio p.v.); con esso è previsto il dragaggio in alcune aree (A1, A2, B, H, M, Q, U, S, T e V) per un volume complessivo di 1.306.736 mc. Nella seguente tabella e figura sono indicate le profondità di scavo, le aree di intervento e le rispettive volumetrie.

PORTO DI NAPOLI - AREE INTERESSATE DAL DRAGAGGIO FUNZIONALE			
Area	Prof. dragaggio (m)	Superficie (m²)	Volume (m³)
A1	14,50	21.571	38.687
A2	14,50	23.701	20.854
B	14,00	12.117	10.471
H	12,00	33.007	49.797
M	12,00	41.230	65.616
Q	10,00	117.049	358.436
U	14,50	55.821	73.788
S	12,50	19.816	31.819
T	14,00	68.743	200.705
U	16,50	260.137	456.653
	Totale	653.192	1.306.736



Porto di Napoli - Aree di dragaggio e aree di deposito

Il 16 febbraio 2017 le imprese partecipanti alla gara hanno presentato le proprie offerte economiche e tecniche. Saranno monitorati tutti i tempi per giungere al più presto all'affidamento ed alla partenza dei lavori, priorità assoluta per rimettere in carreggiata la competitività del porto di Napoli.

La commissione giudicatrice all'uopo nominata, per le proprie valutazioni e la definizione dell'offerta economicamente più vantaggiosa sarà impegnata per un periodo di quattro/sei mesi. Trascorsi ulteriori quarantacinque giorni per la stipula del contratto si potrà dare effettivo inizio alle attività di dragaggio e refluimento previste in progetto.

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

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

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

Le due tipologie di escavo, non differiscono soltanto per le motivazioni che le inducono, bensì anche rispetto alle priorità d'intervento e alle modalità di smaltimento. Considerata la necessità di supportare lo smaltimento anche dei sedimenti e della colmata di Bagnoli, il Porto di Napoli deve predisporre una soluzione adeguata per ospitare anche i residui della bonifica dei fondali di Bagnoli.

Infatti, se rispetto all'escavo funzionale, la priorità d'intervento si manifesta presso le banchine destinate ad ospitare navi con un maggiore pescaggio senza trascurare l'esigenza di escavo per la riconfigurazione del canale di accesso di levante, per il dragaggio di bonifica le situazioni più critiche e, quindi, necessitanti di interventi urgenti, sono concentrate nella porzione di specchio acqueo e fondale che presentano un maggior grado di inquinamento.

In sede dell'Aggiornamento 2011 del PRP si è cercato di trovare una soluzione di intervento che contemperasse le esigenze dell'escavo funzionale con quelle dell'escavo di bonifica, facendo corrispondere livelli di urgenza analoghi.

Tuttavia l'elevato quantitativo dei sedimenti da dragare (complessivamente, l'escavo funzionale - comprensivo dell'approfondimento del canale di accesso alla nuova Bocca di Levante - e l'escavo di bonifica comportano la rimozione di circa 5 milioni di mc di sedimenti) incide fortemente sulle possibilità di recapito finale.

Va comunque considerato che poiché la problematica dello smaltimento del materiale dragato grava sulla maggior parte dei porti nazionali, la soluzione potrebbe risiedere in una strategia a livello dell'intera nazione, mossa da una logica d'insieme, capace di realizzare un efficace equilibrio tra le infrastrutture che debbono smaltire e quelle che, invece, debbono acquisire.

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

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

Per quanto riguarda il conferimento a discarica autorizzata si sottolinea quanto incida molto l'elevato quantitativo dei sedimenti in gioco, sia in merito alla disponibilità di cave nelle vicinanze del porto che per i costi anche ambientali. Pertanto questa soluzione è posta in alternativa alla possibilità di conferimento degli stessi sedimenti dragati in altro porto.

Infine, occorre ipotizzare, analizzandone la convenienza, la fattibilità e la finanziabilità, la realizzazione di ulteriori casse di colmata nel porto di Napoli che possono essere individuate nella:

- Realizzazione del tombamento retrostante al molo Martello alla testata del molo Carmine mc 300.000;
- Realizzazione di una cassa di colmata nell'angolo fra l'antemurale Thaon de Revel

e la diga foranea Duca d'Aosta mc. 2.340.000.

Tale infrastruttura sicuramente impegnativa dal punto di vista tecnico ed economico dopo aver realizzato l'infrastruttura di difesa più esterna potrà essere riempita a moduli successivi predisponendo idonei setti all'interno della stessa cassa.

Il potenziamento ed adeguamento della rete stradale e ferroviaria.

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

Gli interventi di ciascun lotto sono illustrati graficamente nelle figure allegati 3.1-3.4 (figura 1 – figura 4), dove: con il colore rosso sono stati evidenziati gli interventi previsti nel lotto di volta in volta in esame, mentre con il colore nero vengono rappresentati tutti gli interventi predisposti nei lotti funzionali già realizzati in precedenza.

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

In sintesi il primo lotto consiste:

- nella realizzazione del nuovo scalo ferroviario asservito al terminal contenitori (tre binari di modulo operativo pari a 450 m) e relativa area di carico/scarico; vanno prese in considerazione anche altre ipotesi alternative, che considerino la possibilità di realizzare una nuova stazione ferroviaria merci in ambito di Levante, per poter accedere alla linea storica, che mantiene una buona capacità residua di tracce, per poter realizzare convogli ferroviari di lunghezza adeguata agli standard europei;
- nella realizzazione del collegamento ferroviario tra il nuovo scalo di levante, l’attuale scalo di ponente e il raccordo esterno. In questa fase si predisporranno anche tutte le opere per la – eventuale – elettrificazione del raccordo;
- nella connessione stradale tra la Darsena di Levante, il settore portuale di ponente e l’autostrada. Il sistema è imperniato su un nuovo svincolo a rotatoria (a raso) realizzato in corrispondenza dell’attuale varco Bausan. Inoltre si prevede un nuovo viadotto di scavalco del binario di raccordo (di cui al punto precedente) e un nuovo svincolo a rotatoria in sopraelevata asservita all’accesso alla Darsena Petroli (che, a favore di sicurezza, garantisce l’autonoma accessibilità al terminale, non prevedendo alcuna interferenza con la movimentazione ferroviaria);

Il secondo lotto funzionale mira al potenziamento del sistema ferroviario in modo tale da assolvere alle sopraccitate decreto VIA del MATTM.

Sono previsti i seguenti interventi:

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

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

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

A tal fine si prevede:

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

Infine, il quarto lotto funzionale prevede il potenziamento del collegamento stradale del porto con l'autostrada, in un'ottica di medio – lungo periodo, che garantendo la massima funzionalità viabilistica ottemperi diverse esigenze: l'inoltro di importanti volumi di traffico, secondo le previsioni del Piano Regolatore Portuale; le prescrizioni urbanistiche

del PRG di Napoli che impongono la demolizione degli attuali viadotti di accesso al porto; la minimizzazione dell'occupazione delle pregiate aree terminalistiche portuali.

A tal fine si prevede:

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

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

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

In conclusione per quanto riguarda il collegamento ferroviario, l'idea per una nuova e diversa soluzione trae origine dalla considerazione che una impresa ferroviaria potrebbe gestire tutte le fasi della movimentazione portuale, a valle della gara che sarà realizzata per assegnare tale attività con l'obiettivo di massimizzare l'utilizzo delle tracce disponibili ad infrastruttura di rete esistente (30 coppie di treni a settimana da e per gli interporti campani).

Potendo gestire la formazione del convoglio direttamente e interamente all'interno dell'area portuale, e potendo effettuare in loco la verifica del treno (cioè tutti i test previsti che riguardano lo stato della manutenzione del treno e la corretta dislocazione del carico), decade la necessità di dover usufruire dello scalo merci di Traccia, adeguando l'attuale collegamento, predisponendo un binario passante attraverso il nodo di Traccia, alla stessa quota dell'attuale, e cioè all'incirca 4 m (nell'ambito della fascia marginale esterna – binari 7 – 8 – 9, attualmente adibita comunque alla movimentazione portuale).

Per quanto riguarda invece il collegamento stradale, la necessità di garantire l'autonomia funzionale, cioè l'indipendenza della nuova infrastruttura da altri piani o progetti, e contemporaneamente di soddisfare i vincoli di congruenza con i piani e programmi comunali - cioè dell'Ente proprietario del territorio necessariamente da attraversare - nonché di ottimizzare l'uso delle aree portuali, ha guidato la scelta progettuale, in seguito all'esame di numerose configurazioni alternative, verso una soluzione in galleria, che a partire da due rampe di connessione con l'autostrada all'altezza di via Galileo Ferraris, procede nel sottosuolo per risalire solamente in ambito portuale, dove un sistema a doppia rotatoria consente lo smistamento e il deflusso ottimale dei carichi veicolari all'interno del porto, limitando peraltro il consumo di preziose aree terminalistiche.

Per quanto riguarda l'assetto interno al porto:

- è stato progettato uno scalo asservito alla Darsena di Levante, raccordato allo scalo di ponente. Di quest'ultimo si è previsto un potenziamento, analizzando tre configurazioni alternative (caratterizzate da moduli di binario crescenti, da 550 a

720 m).

- è stato individuato un efficiente sistema di collegamenti stradali in grado di:
 - garantire l'accessibilità ottimale all'area di Levante (ad oggi sprovvista di connessioni dirette con l'area portuale di ponente e con i raccordi esterni);
 - separare la viabilità doganale dalla viabilità extra doganale;
 - garantire la massima funzionalità viabilistica, limitando i punti di conflitto diversi dalle confluenze o diversioni.

L'obiettivo della riorganizzazione della rete stradale e ferroviaria interna al recinto portuale consiste nell'incremento della intermodalità ferroviaria e nella riduzione, per poi giungere a regime alla eliminazione, del traffico dei trailers nella viabilità del centro cittadino.

Il potenziamento delle opere di difesa foranea.

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

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

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

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

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

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

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

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

Tale lunghezza è stata ritenuta ottimale a fronte degli esiti dello *Studio sulla operatività del terminal contenitori*.

Da alcuni studi eseguiti sul tratto della diga di più antica costruzione si è constatato che in

dipendenza di una profondità di imbasamento dell'infrastruttura non eccessiva il regime dell'onda incidente passa dal regime stazionario a quello vorticoso, provocando condizioni di instabilità sulla infrastruttura stessa.

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

Prolungamento ed adeguamento funzionale della diga Duca degli Abruzzi.

Per migliorare l'agibilità degli ormeggi all'interno del bacino dell'avamposto di ponente, soggetti alla risacca per particolari condizioni di mare, furono eseguiti una serie di studi in vasca del laboratorio idraulico di Delft (DHL), con la finalità di definire la configurazione più opportuna delle opere esterne per ridurre i fenomeni di risacca derivanti dalla penetrazione ondosa.

Furono eseguite le prove sul modello riguardanti le mareggiate provenienti dalla traversia principale considerando come più gravosa la provenienza direzionale da 205° e fu altrettanto ritenuta necessaria la sperimentazione sul modello considerando gli stati di mare generati nel golfo di Napoli e dalla traversia secondaria. Per tali eventi fu scelta come più gravosa la provenienza direzionale di 150° in quanto di maggiore penetrazione all'interno del bacino portuale.

A seguito di diverse configurazioni del prolungamento della diga e per diverse provenienze dell'onda incidente sono stati ottenuti risultati più che soddisfacenti nell'avamposto di ponente con prolungamento della Duca degli Abruzzi di 135 m. e con successivo tratto di 465 m.

Sulla base dei risultati di cui sopra la lunghezza ottimale del prolungamento è stata valutata in 135 m. (angolo di 15°) e successivo prolungamento di 390 m. parallelo all'esistente Duca degli Abruzzi.

Il prolungamento in direzione Nord Ovest – Sud Est della diga Duca degli Abruzzi, rispetto al prolungamento attuale già realizzato misurerà circa 385 m ed interesserà fondali a quota -40/-45 m s.l.m.m.

Dati gli elevati fondali il prolungamento consisterà in un'opera verticale (cassone cellulare prefabbricato in c.a.) imbasata su scanno in pietrame in analogia con l'opera esistente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il nuovo porto turistico in località Vigliena, previsto all’estremità orientale del porto commerciale di Napoli dall’Accordo di Programma del 23/12/2000 sottoscritto tra APN, Regione Campania, Comune di Napoli, Capitaneria di Porto di Napoli, Università Federico II° di Napoli, Ministero dei Trasporti e Ministero dei Lavori Pubblici, è volto ad assumere, nell’ambito del sistema della nautica, il ruolo di polo prevalentemente destinato al diporto stanziale, offrendo servizi tecnici e di supporto (cantieristica ed rimessaggio), nonché attrezzature commerciali, uffici e spazi espositivi, concentrati, per lo più, nella ex

area industriale “Officine Corradini”.

La realizzazione di tale porto turistico, che è completamente interno allo specchio acqueo prospiciente al SIN di Napoli Orientale presuppone la preventiva bonifica e messa in sicurezza dello specchio acqueo e delle aree a terra interessate dalle infrastrutture portuali.

Il progetto è giunto in una fase di estrema criticità ed occorre valutare, assieme al Comune di Napoli, la tenuta di una operazione che presenta profili di cristallizzazione e di mancata volontà a proseguire da parte degli imprenditori. E' giunto il momento di assumere una posizione chiara, che deve giungere alla conclusione sulla volontà o meno di proseguire nel progetto.

In mancanza di tale volontà imprenditoriale, gli spazi a suo tempo destinato al porto turistico di Vigliena devono tornare ad essere disponibili per lo sviluppo del porto di Napoli, verso altre destinazioni, forse maggiormente coerenti rispetto alla vocazione commerciale dell'asse orientale del sistema portuale partenopeo. Del resto, se si analizzano le opportunità di sviluppo della portualità turistica nel golfo di Napoli, emergono altre localizzazioni che sembrano maggiormente coerenti dal punto di vista degli spazi di mercato.

Il nuovo porto turistico attrezzato nell'area di Bagnoli-Coroglio, già previsto nel vigente Prg di Napoli, potrà completare, ad occidente, la dotazione di un moderno sistema di porti ed approdi turistici della città in qualità di ulteriore polo della nautica da diporto. Anch'esso sarà destinato al diporto stanziale, ad imbarcazioni anche di grandi dimensioni e disporrà di aree a terra per la cantieristica ed il rimessaggio.

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

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

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

- la determinazione di un nuovo equilibrio – dinamico ma monitorato – dell'ecosistema locale, basato sulla ricostituzione di una integrità fisica della costa e del mare e sulla valutazione delle capacità di carico possibile dei fattori biofisici;

- lo sviluppo di un nuovo rapporto tra le città e il mare, che “riconsegna” ai cittadini funzioni, attività, paesaggi e contatti oggi negati;
- il rafforzamento dell’immagine della città, anche sotto il profilo dell’attrattiva turistica e culturale, non tanto nella nostalgica riproposizione di un’armonia perduta né nell’individuazione di ruoli già percorsi dagli scenari dei waterfront di altre città, ma ricercando nella specificità della costa e del golfo di Napoli le attività ed i richiami necessari.

Gli indirizzi per la tutela e la fruizione della fascia costiera proposti dall’APN consistono nella:

- costituzione di un sistema di spiagge attrezzate con modalità di fruizione differenziate e articolate (rispetto alle attrezzature turistico-balneari necessarie, al periodo stagionale, alla concessione a soggetti privati, al mantenimento di tratti e corridoi di accesso libero...) basato sul grande arenile di Bagnoli-Coroglio con il parco urbano attrezzato come già previsto dal Prg di Napoli, e sulla rete di piccole spiagge di Posillipo e sull’arenile di S. Giovanni, (una volta recuperato);
- il recupero alla città come parco ambientale e naturale dell’isola di Nisida - attraverso il trasferimento dell’incongrua presenza dell’Istituto di rieducazione minorile (retaggio dell’uso carcerario di molte isole italiane) l’eliminazione degli attuali approdi turistici stagionali, la delocalizzazione delle attrezzature militari ancora presenti - anche in connessione della riserva marina prevista dal Parco dei Campi Flegrei intorno all’isola ed al limitrofo Parco Sommerso della Gaiola;
- un uso non privatistico della costa di Posillipo anche con accessi e attrezzature via mare, in connessione con interventi di riqualificazione naturalistica della costa, delle insenature e del mare;
- un programma di intervento specifico per la costa di S. Giovanni - Vigliena che consenta una forte riqualificazione del litorale e del tessuto urbano retrostante, anche con interventi di rinaturalizzazione, di configurazione, di delocalizzazione delle attività incongrue, di previsione di nuove attività di attrazione.

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

- Lo sviluppo delle attività portuali nelle attuali aree sul mare da Molosiglio a Vigliena è strettamente dipendente dalla volontà degli imprenditori a proseguire un’opera ormai stagnante da diversi anni.;
- La riqualificazione del porto di Mergellina è strettamente connessa alla revisione del sistema della mobilità e della fruizione pedonale locale. Ogni possibile soluzione che tenda a privilegiare l’uso pedonale dell’area portuale e del suo immediato intorno va perseguita compatibilmente con l’incremento della quantità e della qualità dei servizi alla nautica da diporto. In questa ottica dovranno essere individuate idonee aree di sosta non necessariamente site

nell'ambito del porto bensì ad adeguata distanza pedonale.

- La realizzazione del nuovo porto turistico a Bagnoli-Coroglio, nell'ambito della previsione del grande parco sul mare, della spiaggia attrezzata e di attività anche turistico-ricettive e per il commercio, non può prescindere dalla predisposizione di un sistema di mobilità articolato che, privilegiando le possibilità della fruizione pedonale e del ricorso al trasporto pubblico, adegui la viabilità di accesso e preveda i necessari collegamenti a quella di servizio in modo da consentire il migliore sviluppo delle attività portuali previste.

Il porto di Castellammare di Stabia.

L'ambito portuale di Castellammare di Stabia

Il porto di Castellammare di Stabia è situato nel Golfo di Napoli, nell'ideale punto di congiunzione tra la penisola sorrentina e l'area vesuviana. Esso è costituito da uno specchio acqueo di mq. 420.000, collocato in una insenatura della costa prospiciente la città, racchiuso e protetto dalle forti mareggiate, a ponente da un lungo molo detto di ponente o foraneo ed a levante dal molo di sottoflutto.

All'interno dello specchio acqueo portuale sono presenti i seguenti moli/banchine:

1. *Molo di sopraflutto o foraneo*, di cui i primi 200 metri a partire dalla testata sono adibiti prevalentemente all'ormeggio di unità in disarmo in sosta inoperosa o per l'esecuzione di lavori di breve durata, il resto della banchina è adibito all'ormeggio di unità in allestimento e ai lavori di riparazioni della società concessionaria (Cantieri Navali Italiani – Fincantieri);
2. *Banchina Fontana*, destinata principalmente all'ormeggio delle unità da diporto e pesca;
3. *Banchina Magazzini Generali*, destinata principalmente all'ormeggio delle unità da diporto e pesca e all'approdo delle unità della Capitaneria di Porto;
4. *Pontile Silos*, attualmente non operativo;
5. *Banchina Marinella*, destinata essenzialmente alle operazioni commerciali di imbarco/sbarco passeggeri e/o automezzi;
6. *Molo di Sottoflutto*, destinato all'ormeggio delle unità navali che effettuano operazioni commerciali (merce varia, rifornimento di acqua per le isole) e all'approdo di unità da pesca locali e nautica da diporto;
7. *Banchina del Mar Morto*, destinata al pubblico uso e all'ormeggio delle unità da pesca e da diporto;
8. *Molo Quartuccio*, destinato al pubblico uso con installazione di attrezzature ludiche e ginniche.

I moli e le calate presentano i muri di sponda realizzati prevalentemente con pile indipendenti di massi sovrapposti. Gli ormeggi sono 10, di cui 4 destinati ad operazioni

commerciali. I posti barca sono circa 920. I fondali variano da 0,10 a 9,00 metri.

Ai primi interventi di riqualificazione già avviati nell'area portuale seguiranno ulteriori interventi di natura infrastrutturale ed organizzativa che dovrebbero consentire di stabilizzare ed incrementare il traffico turistico/commerciale, porre le basi affinché si reintroduca stabilmente il flusso delle vie del mare e si renda possibile un traffico crocieristico, che dovrebbe essere attratto dalla maggiore vicinanza delle località turistiche della penisola sorrentina ed amalfitana nonché dei siti archeologici dell'area vesuviana.

La configurazione attuale

La configurazione attuale del porto di Castellammare, non è molto dissimile da quella di un tempo. Le principali caratteristiche infrastrutturali del porto stabiese sono riportate brevemente nei punti che seguono.

Il molo foraneo o di ponente è costituito da due bracci banchinati, con un primo tratto in direzione NNE, ed un secondo tratto orientato verso NE. La sua lunghezza complessiva è di circa 660 ml, di cui 360 utilizzati dalla Società Fincantieri quale banchina di allestimento delle navi in costruzione. L'intero molo è munito di attrezzature per l'ormeggio.

Il molo di sottoflutto orientato a NW, racchiude il porto verso levante, è banchinato sul lato interno, mentre il lato esterno, verso la testata è per un tratto a scogliera. Le sue dimensioni sono di circa 242 ml di lunghezza e circa 15 ml di larghezza. Dal tratto banchinato si estendono due pontili dedicati all'ormeggio delle unità da pesca, delle unità da diporto ed attività commerciali.

La Banchina Fontana, compresa tra l'area della Fincantieri e la banchina Magazzini Generali, è lunga circa 320 ml per una larghezza di 15 ml ed è attrezzata per l'ormeggio di piccoli natanti. I primi 230 metri, da ponente verso levante, sono destinati al pubblico uso tranne l'area demaniale marittima asservita alla gru di alaggio e varo.

La Banchina Magazzini Generali è destinata per un tratto a ponente ed un altro tratto a levante del Pontile Silos all'ormeggio di piccole unità da diporto e da pesca, la restante parte è riservata principalmente delle unità della Capitaneria di Porto.

Il pontile Silos, situato in posizione centrale del porto, lungo circa 120 ml e largo 8 ml, non è operativo. La Banchina Marinella è posta fra il molo di sottoflutto e la banchina Magazzini Generali, a partire dal limite con la stessa banchina, i primi 60 metri fino alla Dogana sono destinati alle operazioni commerciali di imbarco sbarco passeggeri e/o automezzi.

La Banchina del Mar Morto, situata tra il molo di sottoflutto ed il pennello Quartuccio, è lunga circa 213 ml e larga 12, i primi metri a partire dalla radice del Molo di sottoflutto sono destinati alle unità da pesca, mentre la restante parte fino alla radice del molo Quartuccio compreso lo scalo di alaggio/varo è destinata al pubblico uso e all'ormeggio di unità da diporto.

Il Molo Quartuccio, realizzato a scogliera, è esterno e parallelo al molo di sottoflutto, è lungo circa 210 ml per una larghezza di circa 12. Il bacino compreso tra i due moli, detto

del mar morto, è protetto a da una seconda scogliera parallela alla riva.

I moli e le calate presentano i muri di sponda realizzati prevalentemente con pile indipendenti di massi sovrapposti. Gli ormeggi sono 10, di cui 4 destinati ad operazioni commerciali. I posti barca sono circa 920. I fondali variano da 0,10 a 9,00 metri.

Nella parte SW del porto si trovano i Cantieri Navali Italiani della Fincantieri, le aree a terra dedicate ai capannoni ed alle strutture connesse per le lavorazioni, sono servite, sul mare, da un pontile ed una zona a scivolo.

L'area su cui sorgono gli edifici dei Magazzini Generali occupa parte della banchina Fontana e parte della banchina Marinella.

Da come fin qui brevemente descritto, risulta evidente che il porto di Castellammare di Stabia è caratterizzato fortemente dalla presenza dei Cantieri Navali Italiani della Fincantieri, che gli conferiscono un carattere industriale. Tuttavia la grandezza del porto e la naturale conformazione può consentire la presenza e lo sviluppo, oltre che le attuali attività anche quelle legate al turismo nautico e passeggeri.

Per la sua stretta relazione e diretta connessione con l'impianto storico del centro abitato di Castellammare e la sua posizione strategica – alla convergenza tra la fascia costiera, l'agro sarnese, la penisola sorrentina e il sistema dei Monti Lattari – il Porto di Castellammare di Stabia costituisce una risorsa da valorizzare all'interno del sistema del del turismo costiero del golfo di Napoli, anch se soffre di una difficoltà di collegamenti con la rete autostradale.

Linee di indirizzo per la redazione di un nuovo Piano Regolatore portuale. La Realizzazione di un bacino di carenaggio o riqualificazione funzionale delle attrezzature di alaggio e varo.

Il porto di Castellammare di Stabia attualmente è dotato di un piano regolatore portuale risalente al 1961, non più rispondente alle nuove norme in materia portuale definite della legge 84/1994 e s.m.i. e, ormai non adeguato, non solo ai mutamenti già avvenuti nel tempo, ma soprattutto allo sviluppo dei traffici marittimi e delle relative funzioni portuali connesse che, nell'ambito di un mutato ruolo nazionale ed internazionale, i porti stanno assumendo.

Con decreto del Ministero dei Trasporti del 18.09.2006 tale porto è stato inserito all'interno della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Napoli.

Le soluzioni fino ad oggi individuate per la proposta di PRP tengono conto dello stato di fatto del porto, delle sue trasformazioni storiche, del suo inscindibile rapporto con la città ed il territorio circostante, al fine di promuoverne uno sviluppo sostenibile all'intero del delicato sistema vesuviano costiero.

Lo scalo stabiese per gran parte della sua conformazione attuale conserva l'impianto costruito nel 1723, che successivamente ampliato in epoca borbonica per funzioni militari, divenne il secondo porto commerciale del regno. A questa epoca risale anche la costruzione del Cantiere Navale, che separava il porto mercantile dal porto militare.

Cessate le esigenze militari, tutto il bacino del porto militare fu completamente colmato e la nuova area, così ottenuta, andò ad ampliare l'esistente Cantiere Navale.

L'attività cantieristica è attualmente gestita dalla società Fincantieri, con notevoli difficoltà derivanti sia dalla crisi europea che interessa il comparto della cantieristica, sia dalla presenza di uno scalo di varo di tipo tradizionale che peraltro condiziona in maniera significativa le altre attività portuali.

Fino a qualche decennio fa lo scalo era sede di notevoli traffici commerciali e turistici, quest'ultimi incentivati anche dalla presenza delle sorgenti termali poste a poche centinaia di metri in linea d'aria dalla zona portuale. Invece, a partire dagli anni '80 si è verificata una progressiva perdita delle funzioni commerciali come scalo merci che ha portato alla dismissione delle attività dei Magazzini Generali e dei Monopoli di Stato, riguardanti il mercato del grano e del sale.

Tale dismissione, all'origine delle gravi condizioni di degrado in cui versano gran parte dei manufatti e degli spazi dell'ambito portuale, ha determinato un notevole impatto ambientale in uno dei tratti più belli della costa vesuviana. La crisi dei traffici commerciali nel porto di Castellammare di Stabia è da imputare non soltanto alla generale crisi economica internazionale ma anche ad una scarsa competitività rispetto ad altri porti dovuta ad una inadeguatezza degli spazi disponibili per lo stoccaggio delle merci, ad una difficile accessibilità veicolare alle aree portuali, a notevoli inconvenienti ambientali che gli impianti (in special modo i silos granari) provocavano al retrostante centro cittadino.

L'attività principale attualmente presente nel porto di Castellammare di Stabia è costituita dalla nautica da diporto, che attualmente conta circa 1.000 posti barca. Altro traffico presente è relativo alle Autostrade del Mare, dirette prevalentemente a Sorrento e all'isola di Capri. Esiste una residuale attività commerciale riguardante il trasporto di merce alla rinfusa e il rifornimento di acqua per le isole.

Il contesto territoriale in cui si inserisce il porto di Castellammare di Stabia è di particolare pregio dal punto di vista ambientale, paesaggistico e culturale. Infatti esso è situato in posizione strategica tra la Penisola sorrentina e l'area vesuviana, in diretta connessione con l'impianto storico del suo centro abitato e il sistema ambientale dei Monti Lattari.

Per la sua posizione strategica il porto di Castellammare costituisce una risorsa ed una opportunità all'interno del sistema dei porti campani, anche per la consistenza delle infrastrutture portuali già esistenti. Inoltre, un'ulteriore peculiarità che contraddistingue il porto di Castellammare è la stretta relazione tra l'impianto portuale e il centro storico della città, con alcune preesistenze importanti sia sotto il profilo economico-funzionale che sotto quello architettonico-culturale.

In questo contesto l'elaborazione della proposta di PRP dovrà seguire una metodologia che accompagni sempre all'analisi ed alle scelte una valutazione, basata su verifiche continue sia degli assunti conoscitivi che delle scelte selezionate, prima di definire una soluzione progettuale, univoca ma ben calibrata.

Pertanto, la proposta di PRP non va elaborata come semplice programma di opere

marittime e infrastrutturali, ma come un articolato e complesso processo di pianificazione e gestione, soprattutto in rapporto al territorio in cui operano ed alle relazioni che instaurano, definendo l'ambito di azione e di efficacia del PRP rispetto alla produttività, flessibilità e sviluppo sostenibile di un porto.

Il problema scaturisce dalla considerazione di un porto che attualmente non si presenta in piena attività bisognoso di aree ed infrastrutture per la sua espansione ed il suo sviluppo, ma di un porto, sottoutilizzato e con commistioni d'uso, ma con grandi potenzialità per svolgere un ruolo significativo ed importante nel sistema portuale campano.

Questa capacità intrinseca, oggi offuscata dal disuso, passa innanzitutto per la ridefinizione delle attività cantieristica ivi presente ma in forte calo produttivo e di commesse. Dalla possibilità di ridare nuova produttività a questa antica, consolidata e consistente attività (anche sotto il profilo occupazionale), anche attraverso riconversioni o diversificazioni produttive, orientate prevalentemente verso il comparto delle riparazioni navali, passa gran parte delle possibilità di rilancio del porto, insieme alla localizzazione di nuove funzioni.

Dunque, il progetto del PRP deve partire da queste consapevolezza, per indagare, nell'ambito dei piani e dei programmi già in atto sul porto e nell'area, le possibilità e le criticità per un rilancio dello scalo, nell'ambito di un piano sistemico dei porti napoletani, da svolgere in sinergia con il porto di Napoli e con il porto di Salerno.

I contenuti della proposta di PRP fino ad ora ipotizzati sono sinteticamente di seguito individuati:

- 1) ridefinizione delle aree funzionali e delle relative infrastrutture a terra ed a mare, evitando ogni commistione;
- 2) realizzazione di un terminal crocieristico per navi di medie dimensioni, di appoggio al sistema crocieristico di Napoli e rivolto principalmente al turismo per la penisola Sorrentina, Capri, i siti archeologici, il Fauto-Monti Lattari, il Vesuvio;
- 3) riconversione e potenziamento della cantieristica, anche nel settore delle riparazioni navali, trovando soluzioni alternative per il carenaggio ed il varo-alaggio delle imbarcazioni;
- 4) potenziamento ed adeguamento del sistema di cabotaggio (metrò del mare);
- 5) ridefinizione delle aree ed ampliamento dell'offerta della nautica da diporto, anche in connessione ed integrazione con il porto di Marina di Stabia;
- 6) organizzazione di uno spazio specifico dedicato alla nautica per la pesca;
- 7) realizzazione, ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture a mare;
- 8) riqualificazione complessiva delle aree portuali anche in relazione all'accoglienza ed alla sicurezza;
- 9) riqualificazione e riconversione dei volumi edilizi e delle aree, in relazione alle funzioni individuate;
- 10) assunzione di criteri di forte sostenibilità ambientale degli interventi, con implementazione di tecnologie adeguate soprattutto con utilizzo di risorse

energetiche alternative e gestione virtuosa di ogni agente inquinante;

- 11) ridefinizione dei margini del porto verso la città anche con soluzioni di continuità e di interconnessione tra città e mare, definendo una soluzione dell'intero waterfront;
- 12) potenziamento e connessione del sistema infrastrutturale mare-ferro-gomma, a cominciare da un più adeguato sistema di accesso della viabilità e dalla riattivazione del sistema su ferro già esistente per connessioni di tipo metropolitano.

Per il porto di Castellammare di Stabia il PRP individua i seguenti Ambiti, che rappresentano le porzioni di territorio portuale, individuate da un insieme di caratteri omogenei, che tengono conto, sia del processo di formazione storica ed infrastrutturale, sia della destinazione funzionale prevalente e del ruolo all'interno del territorio portuale, anche in rapporto con la struttura urbana:

AC - Area Cantieristica Navate;

AS - Area Silos Magazzini Generali e banchina Marinella;

AF - Area banchina Fontana;

AM - Area banchina Mare Morto.

Il PRP contempla le seguenti funzioni portuali, così come definite dall'art. 5 della Legge 84/1994:

- a) funzione produttiva (cantieristica navale);
- b) funzione passeggeri e merci (crociere, unità navali veloci, Ro-Pax e Ro-Ro);
- c) funzione commerciale (merci varie, rinfuse solide e rinfuse liquide);
- d) funzione diportistica;
- e) servizi portuali generali,

così distribuite:

- le funzioni di cui alla lettera a) nell'Ambito AC-Area Cantieristica Navale;
- le funzioni di cui alle lettere b), c) ed e) nell'Ambito AS - Area Silos Magazzini Generali e banchina Marinella;
- le funzioni di cui alla lettera d) negli Ambiti AF - Area banchina Fontana e AM - Area banchina Mare Morto.

In particolare:

- 1) L'Ambito Area Cantieristica Navale (AC) è destinato alla valorizzazione ed alla riorganizzazione della funzione produttiva (cantieristica navale).

Con riferimento al quadro complessivo degli interventi delineato nel PRP, nell'Ambito sono previsti l'ampliamento e la riconfigurazione del molo di sopraflutto, nonché la razionalizzazione dell'uso degli accosti da destinare anche all'ormeggio di navi da crociera di grandi dimensioni.

La riqualificazione dell'Ambito, necessaria per la migliore organizzazione delle

funzioni previste, persegue i seguenti obiettivi:

- Valorizzazione delle attività esistenti in relazione alle funzioni produttive possibili ed individuabili, anche sulla base di ragionevoli piani di rilancio produttivo ed occupazionale, in relazione ai mercati cantieristici globali;
- Riorganizzazione e razionalizzazione dei fabbricati e delle aree in modo da assicurare una razionale "linea produttiva" continua, che eviti l'attuale movimentazione più volte di pezzi semilavorati e di sottoblocchi prefabbricati prima della fase di assemblaggio dello scafo, e consenta anche di liberare le aree e la banchina più limitrofa alla Banchina Fontana per usi misti;
- Realizzazione del bacino di carenaggio, da dimensionarsi in relazione alle esigenze dei programmi di sviluppo produttivo della cantieristica, eliminando ogni interferenza con le altre funzioni previste per il porto e liberando il molo di sopraflutto da usi impropri;
- Miglioramento del sistema degli accessi ed in particolare l'ingresso dalla S.S. Sorrentina, attraverso il ridisegno dell'intersezione con la viabilità esterna e la ricollocazione della sottostazione e delle aree di stoccaggio ponteggi e impianti provvisori adiacenti.

2) L'Ambito Area Silos Magazzini Generali e banchina Marinella (AS) è destinato ad attività miste ed in particolare alla riorganizzazione ed allo sviluppo delle attività passeggeri, in particolare crocieristiche e del cabotaggio interno al golfo, nonché alle attività commerciali compatibili. Nell'Ambito sono previsti anche i servizi generali portuali.

Con riferimento al quadro complessivo degli interventi delineato nel PRP, nell'Ambito sono previsti la riconfigurazione e sistemazione del Molo dei Silos, per consentire gli accosti di navi da crociera di piccole e medie dimensioni e la rettifica ed ampliamento della Banchina Magazzini Generali-Marinella.

La riqualificazione dell'Ambito, necessaria per la migliore organizzazione delle funzioni previste, persegue i seguenti obiettivi:

- Realizzazione di un adeguato e articolato sistema di accoglienza e di servizi per i passeggeri, con la realizzazione di una stazione marittima per le funzioni crocieristiche e per il cabotaggio verso Napoli, Capri e Sorrento;
- Il miglioramento e riorganizzazione dei servizi generali portuali.
- Riqualificazione e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente e delle aree, anche ai fini del miglioramento della mobilità interna all'area portuale e delle connessioni pedonali con la città.

3) L'Ambito Area Banchina Fontana (AF) è destinato prevalentemente alla funzione diportistica nello specchio acqueo frontaliero alla banchina.

Con riferimento al quadro complessivo degli interventi delineato nel PRP non sono previste opere di ampliamento della banchina, sono invece previste la

realizzazione di opere e attrezzature di ormeggio legate al diportismo nautico.

La riqualificazione dell'Ambito, necessaria per la migliore organizzazione delle funzioni previste, persegue i seguenti obiettivi:

- Realizzazione di un adeguato, attrezzato e coordinato sistema di moli, banchine e pontili per il diportismo nautico, con i necessari servizi alle unità da diporto ed agli utenti;
- la riqualificazione delle aree libere dell'intero Ambito al fine di favorirne la fruizione e la valorizzazione anche nell'obiettivo del miglioramento del rapporto tra mare e città.

4) L'Ambito Area Banchina Mare Morto {AM} è destinato prevalentemente alla funzione diportistica nell'ampio specchio acqueo racchiuso tra il Molo Quartuccio ed il Molo di Sottoflutto.

Con riferimento al quadro complessivo degli interventi delineato nel PRP, nell'Ambito sono previsti l'adeguamento del lato est del Molo di Sottoflutto, l'ampliamento della Banchina Mare Morto, e la riconfigurazione e prolungamento del Molo Quartuccio, in modo da costituire un ampio bacino protetto.

La riqualificazione dell'Ambito, necessaria per la migliore organizzazione delle funzioni previste, persegue i seguenti obiettivi:

- Realizzazione di un adeguato ed attrezzato sistema di moli, banchine e pontili per il diportismo nautico, con i necessari servizi alle unità da diporto ed agli utenti;
- Adeguamento del lato est del Molo di Sottoflutto per accogliere, le imbarcazioni da diporto;
- Riorganizzazione e razionalizzazione dei fabbricati e delle aree, anche ai fini del miglioramento della mobilità interna all'area portuale e di connessione con la viabilità cittadina;
- la riqualificazione delle aree libere dell'intero Ambito al fine di favorirne la fruizione e la valorizzazione anche nell'obiettivo del miglioramento del rapporto tra mare e città.

Le funzioni, l'organizzazione e le opere a mare previste dal PRP per gli Ambiti AS - Area Silos Magazzini Generali e banchina Marinella, AF - Area banchina Fontana e AM - Area banchina Mare Morto, sono in gran parte, le medesime per i tre scenari (invarianti), mentre per l'Ambito AC - Area Cantieristica Navale, ai fini della definizione del PRP, vengono proposte tre ipotesi alternative.

Gli scenari proposti in relazione alla necessità di riorganizzazione e rilancio del settore cantieristico, nell'ambito di una più complessiva riconfigurazione dell'area, determinante è la realizzazione di un bacino di costruzione/carenaggio. Contestualmente lo sviluppo e la qualificazione del porto di Castellammare anche come polo crocieristico richiede

necessariamente:

- a) l'uso della banchina del Molo di Sopraflutto;
- b) l'eliminazione dello scivolo per il varo degli scafi;
- c) la riorganizzazione delle aree di banchina tra il Molo di sopraflutto e la banchina Fontana;
- d) una viabilità di collegamento diretto tra il Molo di sopraflutto ed il Terminal passeggeri.

Al fine di contemperare i due obiettivi, sono state configurate le seguenti ipotesi (vedi allegati 4):

1° Scenario: questa ipotesi di minima, prevede la realizzazione di un bacino di carenaggio e/o di una piattaforma di varo semisommersibile al posto dello scivolo di varo. Questa ipotesi, seppur appare la più semplice ed economica, non risolve le necessità di cui ai punti c) e d) precedenti;

2° Scenario: questo scenario prevede la realizzazione di un bacino di costruzione/carenaggio nello specchio acqueo esterno al Molo di sopraflutto, con la creazione di un nuovo Molo, parallelo all'esistente e di una riconfigurazione delle aree limitrofe come banchine di servizio, nonché il tombamento dello scivolo di varo e la demolizione del pennello esistente a nord dello scivolo. Questa ipotesi, che in parte ricalca quella analoga prevista anche da Fincantieri spa (studio della RINA), comporta la possibilità di liberare completamente le banchine tra il Molo di sopraflutto e la banchina Fontana per funzioni crocieristiche e diportistiche, con una viabilità continua e dedicata e, contestualmente, di riconfigurare, senza interferenze le attività della cantieristica, con la possibilità di riarticolare meglio il ciclo produttivo. Questa ipotesi, seppur più complessa e costosa, risolverebbe tutte le necessità di cui ai punti precedenti;

3° Scenario: l'ultimo scenario, con soluzioni analoghe allo scenario precedente, appare di più semplice realizzazione, ma renderebbe notevolmente complessa la realizzazione della strada di collegamento diretto tra il Molo di sopraflutto ed il Terminal passeggeri (punto d) precedente), in questo caso il tombamento dello scivolo di varo e la demolizione del pennello esistente a nord dello scivolo, comporta la possibilità di liberare solo una parte delle banchine tra il Molo di sopraflutto e la banchina Fontana per funzioni crocieristiche e diportistiche.

La verifica tecnico-economica delle tre soluzioni possibili nonché la verifica (con i necessari incontri con gli Enti e con le aziende interessate, a cominciare dalla Fincantieri spa e la Regione Campania) delle ipotesi di rilancio e sviluppo dell'attività cantieristica, consentiranno di selezionare una delle ipotesi configurate, ovvero di altre ipotesi intermedie.

Si è preferito pertanto presentare più soluzioni proprio ai fini dello sviluppo di un dibattito di merito, sulla base di ipotesi alternative già delineate.

Nell'ambito delle ipotesi possibili, poste alla base della redazione del PRP di

Castellammare di Stabia, è stato elaborato un ulteriore scenario che tiene conto di quanto scaturito dall'ultimo incontro tra l'Autorità Portuale di Napoli e l'Amministrazione Comunale di Castellammare di Stabia del 16 febbraio 2015.

Il **4° scenario** si basa su una delle ipotesi sviluppata dalla soc. Projenia srl per conto della Fincantieri Cantieri Navali Italiani spa (maggio 2012), con la realizzazione di un bacino di carenaggio esterno all'attuale molo di sopraflutto, nella consapevolezza che, ai fini della necessità di riorganizzazione e rilancio del settore cantieristico e di una più complessiva riconfigurazione dell'area, resta determinante la realizzazione di un bacino di costruzione.

Nel merito, il nuovo scenario prevede:

- a) La realizzazione di un bacino di carenaggio (di circa 350 x 55 m) esterno all'attuale molo foraneo, con la realizzazione di un ulteriore molo foraneo parallelo a quello esistente e di piazzali a servizio delle attività connesse al nuovo bacino;
- b) La realizzazione di un nuovo pontile di circa 200 x 20 m per le funzioni crocieristiche (per l'attracco di navi di piccole/medie dimensioni), con la demolizione dell'attuale pontile Silos e la riqualificazione degli edifici ex Silos ed ex Magazzini del sale per Terminal passeggeri e funzioni connesse;
- c) la previsione, come negli altri scenari, di opere a mare (ampliamento della banchina Magazzini Generali- Marinella, ampliamento e riconfigurazione della banchina Mare Morto, la demolizione dello scivolo di alaggio...) a meno dell'ampliamento e la riconfigurazione del molo di sopraflutto;
- d) la previsione, come per gli altri scenari, della razionalizzazione degli spazi, sia a terra che a mare, in coerenza con le funzioni portuali previste per gli ambiti, con particolare riferimento alla nautica da diporto.

Ovviamente, anche questa ipotesi richiede un'attenta valutazione e verifica di fattibilità sia sotto il profilo marittimo (anche per le eventuali ripercussioni sul litorale costiero dovute alla costruzione del nuovo molo foraneo), sia sotto il profilo tecnico-economico, comportando, a differenza degli altre scenari, indubbiamente costi e tempi notevolmente maggiori.

Un'ultima riflessione va fatta su un'eventuale possibilità di riutilizzo del complesso "ex Corderie" ancor oggi della Marina Militare, che si auspica possa far parte dell'ambito portuale in tutto o in parte.

Il dragaggio dei fondali.

Anche il porto di Castellammare di Stabia è soggetto all'interrimento dei fondali ed alla relativa difficoltà di esecuzione delle necessarie operazioni di dragaggio.

Attualmente i fondali variano da una profondità di -16.00 m dal l.m.m. all'imboccatura, a - 2,00 m dal l.m.m.

L'interrimento è provocato in minima parte dal trasporto solido indotto dalle correnti litoranee, in misura più rilevante per il trasporto solido convogliato dallo sbocco di alcuni rivoli naturali, fra cui il rivolo S. Pietro, che raccoglie i sedimenti trascinati dagli eventi

meteorici dalle pendici del monte Faito.

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

Il porto di Castellammare di Stabia ed il litorale ad esso adiacente apparteneva al sito soggetto a bonifica di interesse nazionale "Aree del litorale vesuviano", per cui l'ICRAM fu incaricata del relativo piano di caratterizzazione dell'area marina costiera prospiciente tale sito; tale piano fu presentato in conferenza di servizi istruttoria del 26 gennaio 2006 ed eseguito a cura dell'Arpac.

Con decreto del ministro dell'Ambiente n. 7 dell'11 gennaio 2013 la competenza per le necessarie operazioni di verifica ed eventuale bonifica all'interno di tale sito è stata trasferita alle Regione Campania, che subentra nella titolarità dei relativi procedimenti.

Pertanto, al fine di un definitivo intervento di dragaggio, esteso all'intero bacino portuale, che tenga conto anche della possibilità di ormeggio di navi di maggior pescaggio, sarà necessario procedere alla caratterizzazione dei fondali secondo le nuove norme di recente emanazione per redigere ed eseguire il progetto di dragaggio dei fondali, che viene programmato nell'elenco annuale 2017, secondo le risultanze di tale caratterizzazione e in base alle indicazioni del decreto n. 172 ovvero del decreto n. 173 del 15 luglio 2016.

Il porto di Salerno

Descrizione del porto.

Il Porto è protetto ad Est dal Molo foraneo lungo 450 metri, a Sud dal Molo di Levante lungo 1.550 metri e a Sud-Ovest dal Molo di Ponente lungo 1.180 metri.

Da Ovest verso Est si incontrano:

- il Molo di Ponente, adibito ai traffici di Autostrade del Mare (veicoli e passeggeri) e rotabili;
- il Molo Trapezio, adibito al traffico container;
- il Molo 3 Gennaio, adibito sul lato di ponente al traffico breakbulk e allo scalo di grandi unità da crociera; sul lato di levante alla flotta peschereccia;
- il Molo Manfredi, adibito al traffico passeggeri di navi da crociera e traghetti delle Vie del Mare per le costiere amalfitana e cilentana.

Le calate di riva sono denominate:

- banchina Rossa, quella posta tra i moli di Ponente e Trapezio, adibita ai traffici di rotabili;
- banchina Ligea, tra i moli Trapezio e 3 Gennaio, adibita al traffico breakbulk;
- Vecchia Darsena, tra i moli 3 Gennaio e Manfredi, che ospita la piccola pesca, i cantieri navali e alcune concessioni per finalità sportive, ricreative e diportistiche (tra cui il Circolo Canottieri Irno).

L'area commerciale si estende dal confine con il Comune di Vietri sul Mare fino alla radice del Molo 3 Gennaio.

I varchi aperti al transito veicolare sono quelli in corrispondenza del Molo di Ponente, del Molo Trapezio e del Molo Manfredi.

Il Porto di Salerno ha una superficie complessiva di 1,7 milioni di mq. dei quali 500.000 mq costituiti da aree a terra.

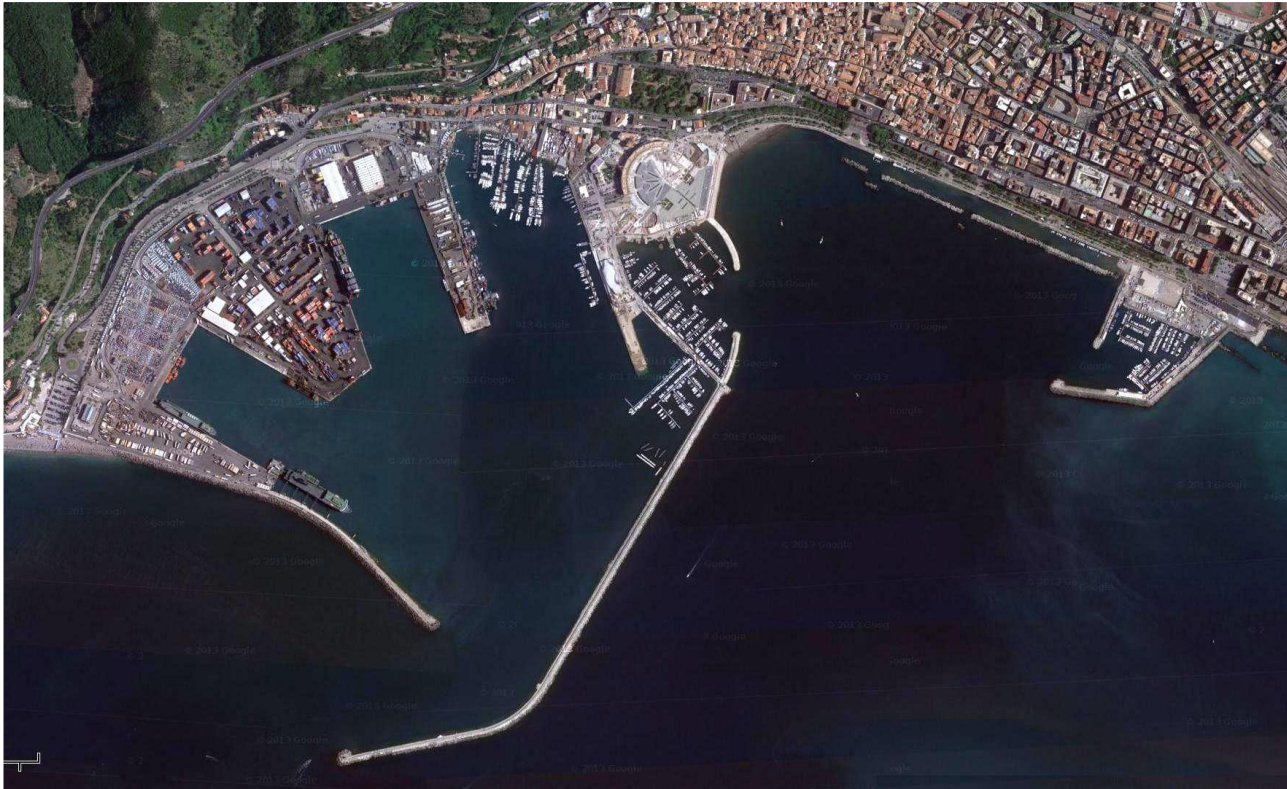
La cubatura dei magazzini presenti nel porto è di mc 90.500.

Canale d'ingresso: larghezza m 280, profondità dei fondali m 13

Bacino di evoluzione: diametro ml 550, profondità dei fondali m 12

Banchine: n. 9, lunghezza fronte banchine m 2.950, pescaggio massimo m 11,80

Posti d'ormeggio: n. 25



Vista aerea del porto commerciale e del porto turistico “Masuccio Salernitano”



Master Plan del porto (settembre 2011)

A Est del Molo Manfredi è collocata la darsena di S. Teresa, destinata alla nautica da diporto.

La circoscrizione territoriale del porto di Salerno comprende anche il porto turistico

Masuccio Salernitano, posto 1 km a Est dell'area di S. Teresa. Il porticciolo è prevalentemente utilizzato dalla nautica da diporto, con una presenza di piccoli pescherecci.

Nella stagione estiva la banchina del molo di sopraflutto del porto turistico è utilizzata per lo scalo dei traghetti delle Vie del Mare.

Il Piano Regolatore Portuale vigente

Il vigente Piano Regolatore Portuale fu elaborato nel 1974, come variante del precedente PRP, a cura della Sez. OO.MM. del Genio Civile, fu approvato in linea tecnica dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto 17/07/1974, n. 444 e approvato in via definitiva con Decreto Interministeriale 10/12/1974, n. 3233.

L'Adeguamento Tecnico Funzionale del 2010

Sulla scorta del voto Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. n. 93/2009, nel 2010 l'Autorità Portuale ha predisposto una proposta di "Adeguamento Tecnico Funzionale" delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale del 1974, finalizzata ad adeguare lo scalo agli standards dimensionali delle moderne navi, in termini di lunghezza f.t., stazza e pescaggio, che prevede la realizzazione delle seguenti opere portuali:

1) Allargamento dell'imboccatura del porto.

Al fine di consentire l'ingresso, nel bacino portuale, alle navi di maggiori dimensioni (sia destinate al traffico passeggeri/crociere che al traffico merci), si prevede l'allargamento dell'imboccatura portuale che si consegue, tecnicamente, mediante l'accorciamento del molo di sottoflutto di 100 m ed il prolungamento di 200 m del molo di sopraflutto.

2) Approfondimento dei fondali portuali (indispensabile al fine di consentire l'ingresso a navi di maggiore pescaggio - fino a 14 m) per i quali sono previste le seguenti batimetrie riferite al livello medio delle basse maree sizigiali:

- a) –17,00 m nel canale di accesso;
- b) –16,00 m nel bacino di evoluzione;
- c) –15,00 m all'interno della darsena centrale e di quella di Ponente;
- d) – 11,50 m nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio ed alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi.

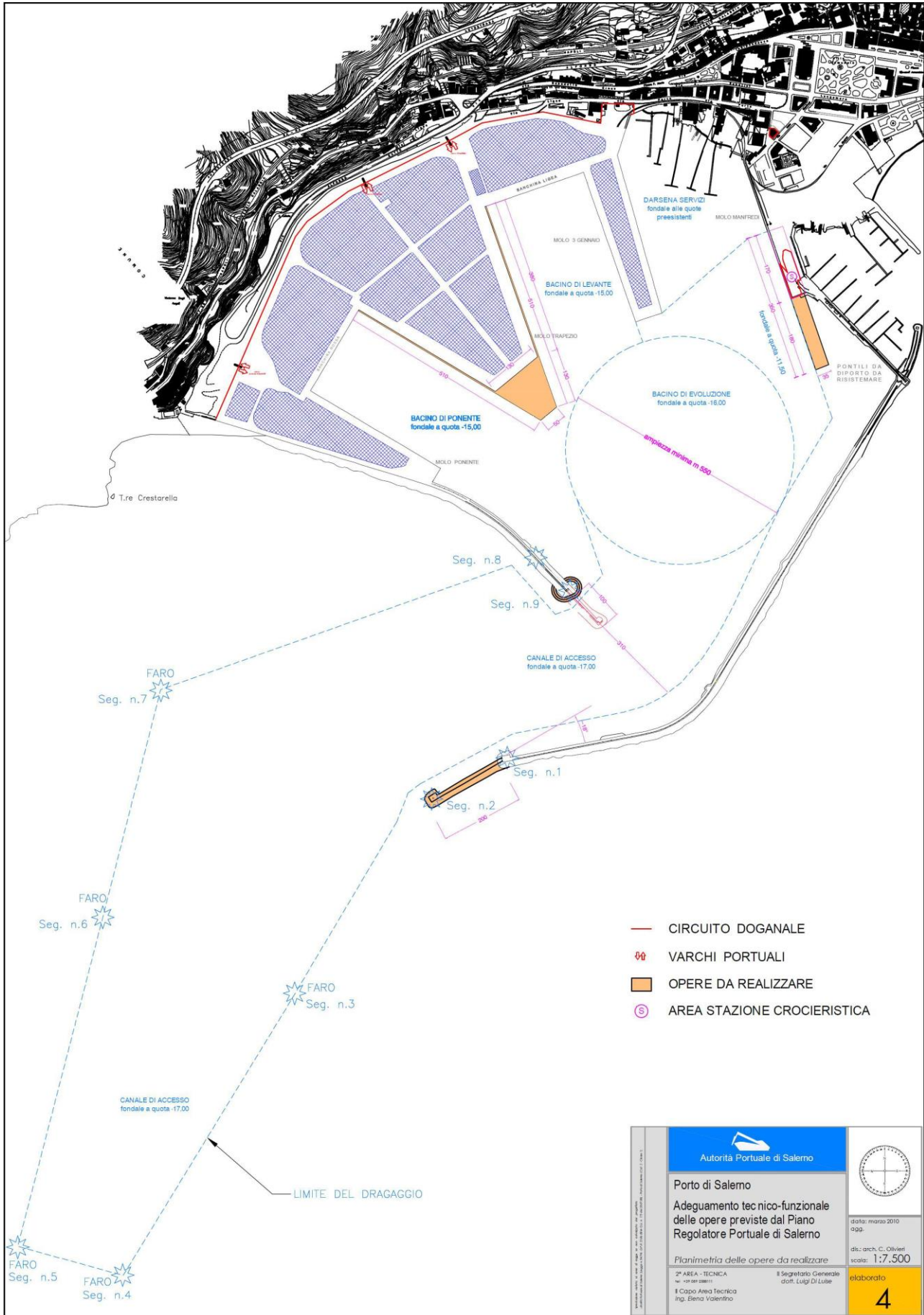
3) Prolungamento del Molo Manfredi.

Consistente nel prolungamento dell'esistente Molo Manfredi per ulteriori 180 m, per conseguire un ormeggio di lunghezza complessiva pari a 350 m, idoneo all'attracco delle moderne navi da crociera attualmente in servizio e di quelle in ordine/costruzione.

4) Prolungamento del Molo Trapezio.

Detta proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale è stata approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.53 del 27/10/2010 e dalla Regione Campania con Decreto Dirigenziale n. 3/2011. La relativa procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare si è conclusa con esito favorevole con D.M. n.150 del 27/05/2014.

Riepilogando, quindi, il Piano Regolatore Portuale vigente è quello del 1974, con le integrazioni dell’Adeguamento Tecnico-Funzionale.



Adeguamento Tecnico-Funzionale. Approvato con voto n.53 del 27/10/2010 del CC.SS.LL.

Interventi infrastrutturali già finanziati e avviati

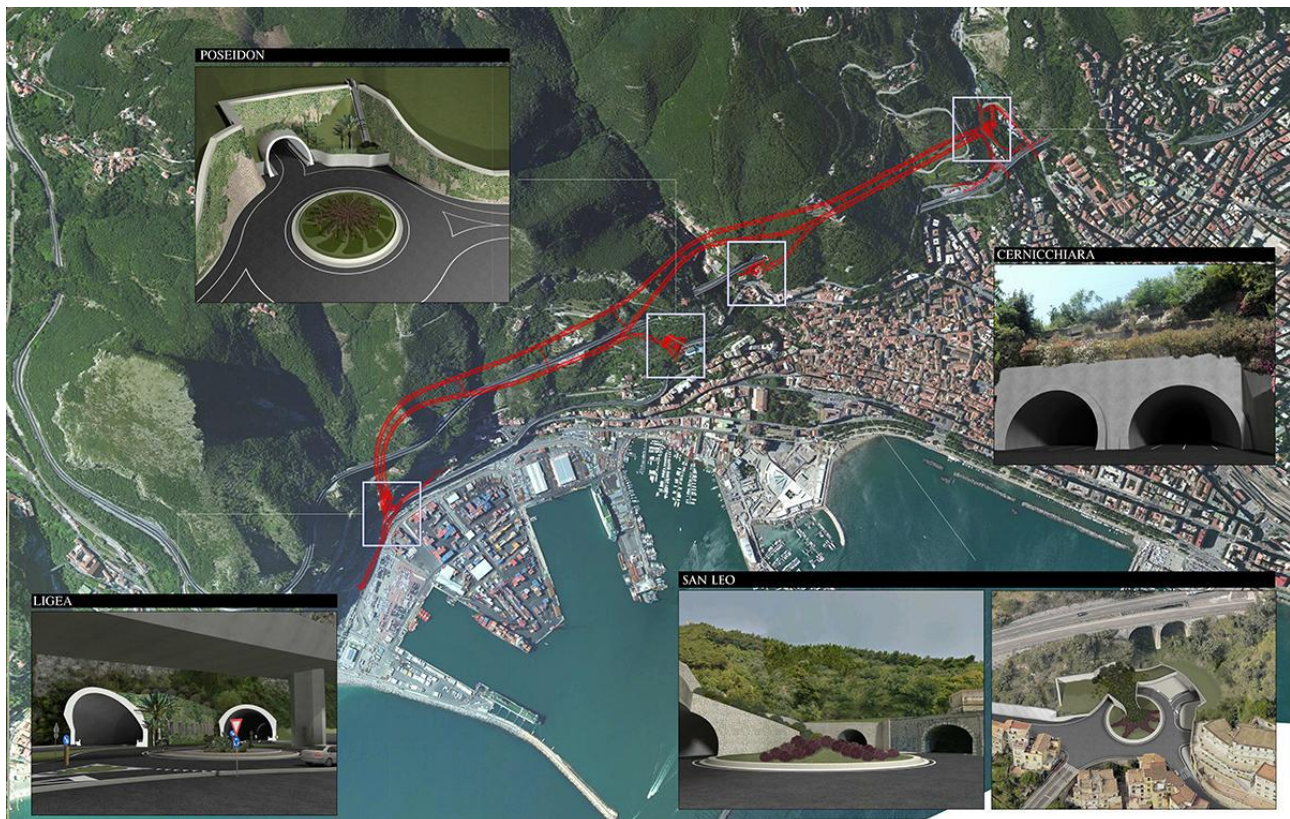
- **Salerno Porta Ovest – I stralcio – lotti I e II - collegamento del Porto commerciale con lo svincolo autostradale.**

La spesa complessiva prevista per tale intervento è di 149,1 milioni di euro interamente finanziato con € 146,6 di fondi PON Reti e Mobilità (in parte 2007-2013 in parte 2014-2020) e con 2,5 milioni assegnati con la L.443/2001.

Le opere, iniziate a settembre 2013, hanno subito un rallentamento dovuto a questioni giudiziarie. In data 03/06/2015 la Procura della Repubblica di Salerno ha disposto il sequestro probatorio del cantiere per l'esecuzione di accertamenti tecnici non ripetibili. In data 20/07/2015 vi è stata una ripresa parziale dei lavori limitata alla sola messa in sicurezza dei lavori già realizzati. La restituzione del cantiere è avvenuta in data 10/02/2016 ma in data 12/02/2016 il cantiere è stato sottoposto nuovamente a sequestro preventivo, poi, revocato in data 17/06/2016.

La programmazione dei lavori ha previsto una fase 1 che è terminata il 31/12/2015 ed una fase 2 il cui termine previsto è il 31/12/2018.

Alla data del 31/10/2016 sono stati emessi 14 SAL, pari al 36,3 % dell'importo contrattuale e sono stati scavati m 2.878, circa il 58% del totale di progetto pari a m 4.950.



Tracciato in galleria del collegamento stradale Porta Ovest

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

L'intervento comprende:

- il consolidamento delle banchine del Molo Trapezio Ponente e testata;

- l'allargamento dell'imboccatura portuale;
- l'approfondimento dei fondali

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

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

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

Nel corso del 2015 l'appalto di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori, previa acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta, era stato aggiudicato all'ATI ACMAR S.c.p.a. – Kostruttiva Soc. Coop. per Azioni (già COVECO COOP. S.p.A.).

Con Delibera Presidenziale n. 13 del 22/01/2016, l'Autorità Portuale di Salerno ha approvato il progetto definitivo redatto dall'ATI appaltatrice e, in data 29/01/2016, è stato stipulato il contratto di appalto (durata contrattuale della progettazione esecutiva 30 giorni, durata contrattuale dei lavori 330 giorni).

Attualmente è in corso l'esecuzione delle prove sperimentali propedeutiche alla elaborazione del progetto esecutivo. Esse sono state richieste dal CTA del Provveditorato, a seguito dell'esame del progetto definitivo.

Successivamente l'ATI appaltatrice provvederà alla redazione del progetto esecutivo e, dopo l'acquisizione dei pareri e l'approvazione del progetto esecutivo da parte della Stazione Appaltante, si procederà alla consegna dei lavori. Il quadro economico dell'intero intervento prevede un costo complessivo di € 23 milioni di euro.

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

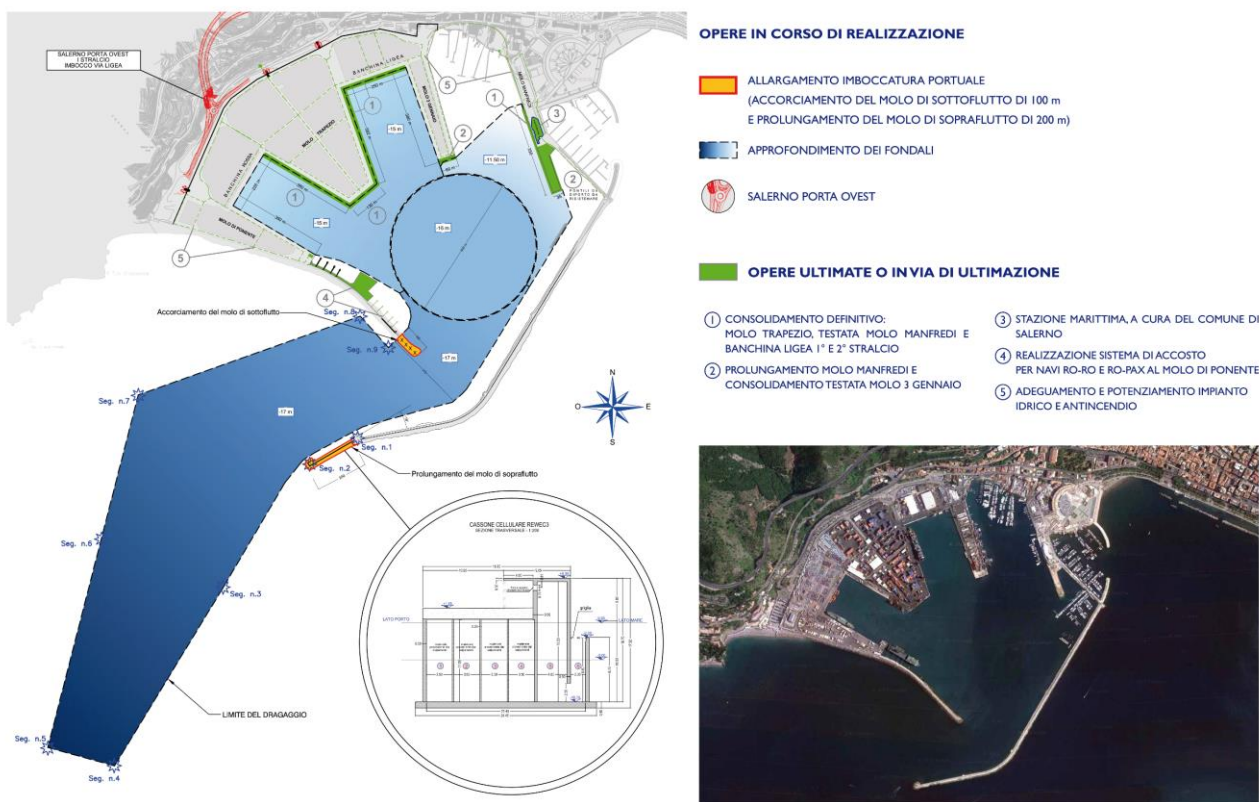
Nel 2015 è stata eseguita la caratterizzazione chimica, fisica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti da dragare dei fondali del Porto e del canale di ingresso, validata dall'ARPAC a marzo 2016.

All'attualità è stato redatto il progetto definitivo dei lavori di dragaggio.

Per procedere alla redazione del progetto a base di gara ed alla redazione degli atti tecnici ed amministrativi per l'affidamento dei lavori, della direzione lavori, del collaudo tecnico-amministrativo e dei monitoraggi di controllo, occorre completare l'acquisizione dei pareri, ed in particolare:

- assoggettabilità a VIA sul progetto di gestione dei sedimenti dragati, come prescritto dal D.M. n.150 del 27/05/2014, per l'ottenimento dell'autorizzazione allo sversamento in mare;
- parere di competenza ai sensi dell'art. 215 comma 3 del D.Lgs. 50/20016 del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato di Napoli;
- verifica del progetto definitivo ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 50/20016.

Il quadro economico dell'intero intervento prevede un costo complessivo di € 18,1 milioni di euro.



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

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

Il quadro economico dell'intero intervento, prevede un costo complessivo di € 7.183.654 (comprensivo del ripristino delle pavimentazioni bituminose), di cui € 5.683.654 già finanziati con fondi statali (L.84/94 art. 6, L.296/2006 art.1 c.994, L.413/98 art. 9-rifinanziamento legge n. 488/99 e legge n. 388/00) e € 1.500.000 da reperire. I lavori hanno avuto inizio in data 20.02.2013. Si prevede che gli stessi verranno ultimati entro il 30/06/2017.

- **Implementazione delle infrastrutture di security**

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

Il completamento dei lavori, consegnati a luglio 2014, è previsto entro la fine del 2017.

Interventi da iniziare per i quali si dispone già della progettazione definitiva

- **Prolungamento scogliera S. Teresa**

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

È stato già redatto il progetto esecutivo ed acquisiti i pareri.

La copertura finanziaria dell'intervento (€ 1.775.000) è assicurata dai fondi L.413/98.

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

Il "Masuccio Salernitano" è caratterizzato da un'agitazione ondosa rilevante. Diversi interventi, anche tra loro complementari, possono essere attivati per migliorare la sicurezza del bacino e le condizioni di ormeggio. Tra questi: il prolungamento del molo di sopraflutto, la riduzione della bocca di ingresso del Porto con un prolungamento del sottoflutto, la realizzazione di un pennello - di lunghezza compresa tra i 30 ed i 40 m - radicato al lato interno del molo sopraflutto in prossimità della testata.

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

Relativamente ad esso (intervento fase 1), è stato redatto un progetto definitivo ed è in corso l'acquisizione dei propedeutici pareri da parte degli Enti /Amministrazioni competenti.

Il costo dell'intervento, da realizzarsi con fondi dell'Ente, è stimato in € 750.000.

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

L'intervento prevede la realizzazione della quinta briccola e la riparazione della briccola numero due. È stato redatto il progetto ed è in corso l'acquisizione dei pareri.

Il costo dell'intervento è stimato in € 765.000 da realizzarsi con fondi L.413/98 e L.296/06 comma 983).

Interventi da avviare ex novo per i quali occorre redigere anche la progettazione

- **Fabbricato servizi**

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

L'Ente coprirà le spese di realizzazione dell'intervento (€ 6.020.800) con i fondi della legge 388/00 e 413/98 per complessivi € 2.029.147 e, per la restante parte, pari a 3.991.653 con fondi da reperire.

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

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

La spesa prevista è di 1 milione di euro a cui provvederà l'Autorità Portuale di Salerno, con proprie risorse, facendosi carico della progettazione, dell'installazione fino alla successiva consegna del "finger" al futuro concessionario/gestore.

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

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

In particolare occorre ripristinare la fondazione e la pavimentazioni delle superfici ad uso comune lungo la strada tangenziale, le strade di interconnessione ed i piazzali portuali ad uso comune che presentano fenomeni fessurativi, assestamenti e cedimenti. Con tale intervento si provvederà altresì alla sostituzione di chiusini e caditoie, al rifacimento di porzioni di solaio della galleria tecnica interrata e della segnaletica orizzontale. L'opera, il cui costo ammonta a € 1,5 milioni di euro, è finanziata con i fondi della L.296/06 c. 983.

- **Realizzazione bitte di ormeggio Molo Manfredi**

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

per i cavi di poppa, nel punto più critico dell'ormeggio.

Il costo dell'intervento è stimato in € 150.000, da realizzarsi con fondi della L.413/98.

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

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

Interventi da finanziare

Si riportano di seguito gli interventi previsti per i quali l'Ente è impegnato a reperire i relativi finanziamenti:

- Terminal traghetti per traffici Ro-ro Pax € 8 milioni di euro;
- Realizzazione sede della Direzione Portuale dell'AdSP (nuova collocazione molo Manfredi Delibera di Giunta Comunale n.377 del 01/12/2014) € 7 milioni di euro;
- Prolungamento del molo Manfredi (secondo il Piano Regolatore Portuale del 2016) € 7,5 milioni di euro;
- Banchina di riva di S. Teresa (Protocollo di Intesa con il Comune del 06/11/2010) € 15 milioni di euro.

La variante al PRP del 2016

Con delibera n. 6 del 12 maggio 2016, il Comitato Portuale ha approvato il Nuovo Piano Regolatore Portuale 2016. Mentre con delibera n. 23 del 21 aprile 2016, il Consiglio Comunale di Salerno ha formalizzato la approvazione dello stesso Piano Regolatore. Pertanto a tali adempimenti, già effettuati, si applicheranno le norme previste dall'art. 22, comma 6, del d. lgs. n. 169/2016 *"Nei porti di cui all'articolo 6, comma 1, della legge n. 84 del 1994, nei quali e' istituita l'AdSP, i piani regolatori portuali che siano gia' stati adottati dal comitato portuale alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono approvati nel rispetto della normativa vigente al momento della loro adozione."*

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

- ulteriore prolungamento del Molo Manfredi (circa 220 m), con allargamento costante della sezione trasversale di quest'ultimo fino a 50 m, da destinare esclusivamente al traffico crocieristico (realizzazione del nuovo Polo Crocieristico di

Salerno), al netto di ulteriori 10 m di larghezza, da destinare al futuro porto di Santa Teresa. Cosicché, a lavori ultimati, l'infrastruttura avrà larghezza complessiva di 60 m;

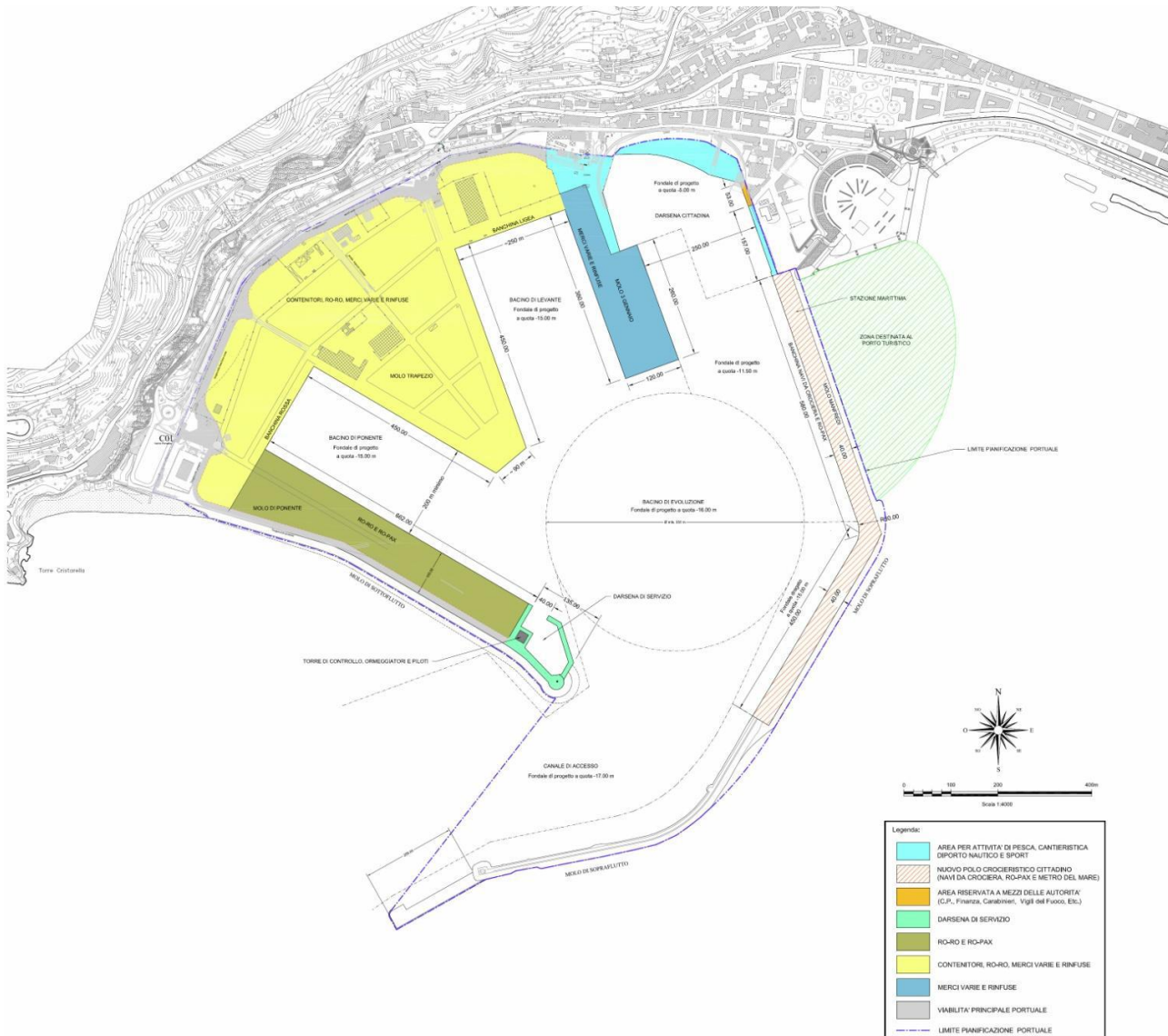
- ampliamento (verso mare) della sezione trasversale costante del praticabile della diga foranea. E' prevista una larghezza complessiva di 55 m, di cui 40 m destinati all'accoglimento di passeggeri e mezzi adibiti al loro trasporto, i restanti 15 m destinati al contenimento delle lame d'acqua tracimanti;
- ampliamento del Molo di Ponente (di circa 24.800 mq) che si consegue con un suo prolungamento lineare di 300 m in direzione sud-est ed un allargamento dell'attuale sezione trasversale di 22 m. Un importante previsione progettuale riguardante la testata della diga di sottoflutto è rappresentata da un piccolo bacino protetto denominato "darsena di servizio" destinato ad accogliere i cosiddetti "Servizi tecnico-nautici" del porto (i rimorchiatori, le imbarcazioni degli operatori portuali - piloti, ormeggiatori. Detto bacino comprende cinque tratti di banchine attraccabili, lunghi rispettivamente 81 m, 30 m, 82 m, 35 m e 50 m, nonché un'imboccatura larga 40 m. La superficie dello specchio acqueo protetto è pari a 8.000 mq. Nell'angolo sud-orientale del bacino è stata ricavata un'area emersa di forma rettangolare, di dimensioni 35 x 30 mq, all'interno della quale collocare un edificio comprendente la torre di controllo (formalmente chiesta all'Autorità Portuale dai Piloti), i locali a servizio degli operatori dei Servizi Tecnico Nautici;
- ampliamento superficiale del Molo Trapezio (di circa 7.470 mq) che si consegue mediante il prolungamento del molo stesso di 70 m per ciascun lato banchinato (tale che, in testata, la detta infrastruttura abbia lunghezza di 90 m);
- ampliamento superficiale del Molo 3 Gennaio, tale da realizzare un fronte complessivo in testata molo di 160 m ed un definitivo incremento di superficie banchinata pari a circa 12.890 mq;
- riconfigurazione dell'attuale linea di battigia della c.d. "Vecchia Darsena". Ai fini della completa e coerente utilizzazione della darsena, si è deciso di mantenere integralmente la configurazione prevista dall'Adeguamento Tecnico-Funzionale del 2010 che conferma le attività che storicamente si sono sempre svolte nell'ambito portuale di che trattasi. La sistemazione finale della citata darsena, ferma restando la sua destinazione ad attività di pesca, sportivo/associazionistica, diportistica e cantieristica, sarà oggetto di successiva progettazione di dettaglio da attuarsi in relazione alle future esigenze.

Il P.R.P. 2016 individua le seguenti n. 6 aree territoriali omogenee in cui suddivide funzionalmente il Porto Commerciale di Salerno:

1. Area per attività di pesca, cantieristica, nautica da diporto e sportiva e servizi di "polizia marittima";
2. Area "polo crocieristico" (approdi e servizi per le linee di crociera e traffici passeggeri intercostieri);
3. Area darsena di servizio (per le imbarcazioni degli operatori dei Servizi Tecnico Nautici);

4. Area Ro-Ro e Ro-Pax (molo e bacino di ponente; banchina di Ponente e banchina Rossa);
5. Area Contenitori, Ro-Ro, Merci varie e Rinfuse (molo Trapezio e bacini di ponente e levante; banchine Rossa e Ligea);
6. Area Merci varie e Rinfuse (molo 3 Gennaio e bacini di levante e storico; banchina Ligea).

La disciplina di dettaglio delle Norme di Attuazione del P.R.P. 2016 regola le suelencate aree funzionali, mediante “schede tecniche” descrittive e grafiche.



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

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

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

All'esterno della circoscrizione dell'AP sono presenti:

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

BIBLIOGRAFIA

Riferimenti

- Angela Cipollone, P. E. (2016). Le infrastrutture di trasporto: una valutazione dell'Italia alla uscita dalla grande recessione. *Rivista di economia e politica dei trasporti*, n. 1.
- Bankitalia. (2016, novembre). Economie regionali. L'economia della Campania. Aggiornamento congiunturale, n. 37.
- Bankitalia. (2016, dicembre). Economie regionali. L'economia delle regioni italiane. Dinamiche recenti e aspetti strutturali.
- BCE. (2016, dicembre). Proiezioni macroeconomiche per l'area euro formulate dagli esperti dell'Eurosistema.
- Bernardi, P. (2016). *I 25 porti nazionali tra utopia e realtà*. *Rivista di economia e politica dei trasporti*, n. 1.
- Bologna, S. (2017, gennaio 25). Crepuscolo anseatico.
- Bologna, S. (2017). *Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza navale*. Derive Approdi.
- Bologna, S., Curi, S., & Stevanato, D. (2017). *Documento di discussione per Assoport*.
- Censis. (2015). *V Rapporto sull'economia del mare*. Censis.
- CER. (2017, gennaio). La congiuntura internazionale.
- Confcommercio, & Isfort. (2016). *Nota di aggiornamento sui problemi e le prospettive della logistica in Italia*.
- Confetra, & RISE. (2015). *The digital manufacturing revolution. Quali impatti sulla logistica ?*
- Confindustria. (2017, gennaio). Congiuntura flash.
- Costa, P. (2017). La stella polare e la bussola che servono alla politica dei tras(porti) italiana. *The meditelgraph*(3).
- Drewry. (2016). *E-business disruption in global freight forwarding. White paper*.
- Fabio Carlucci, L. S. (2016). La governance dei sistemi infrastrutturali tra centralizzazione e decentramento: il caso della riforma portuale in Italia. *Rivista di economia e politica dei trasporti*, n. 1.
- Flora, A. (2017). Il pendolo dello sviluppo. Istituzioni e infrastrutture strategiche nel Mezzogiorno.
- Forcade, R. d. (2017, febbraio 14). I terminal a scartamento ridotto. *Il Sole 24Ore*.
- Forcade, R. d. (2017, gennaio 24). Suez resiste al nuovo Panama. *Il Sole 24 Ore*, p. 17.
- Forte, E. (2017). L'infittimento delle autostrade del mare nostrum. *Svimez*.
- Iodice, A. (2016). *L'istituzione del porto franco in un Mediterraneo senza frontiere*. *Politics. Rivista di studi politici*, n. 1.
- Khanna, P. (2016). *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*. Fazi editore.
- Masciopinto, M. C. (2016). *I porti del Mediterraneo: mondi sociali e spazi di frontiera*. *Politics. Rivista di studi politici*, n. 1.
- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. (2016). *Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci*.
- MIT. (2015). *Programma di azione coesione (PAC) infrastrutture e reti 2014-2020*.
- Munari, F. (2017). Razionalizzazione e concentrazioni fra Autorità Portuali. *Razionalizzazioni dei mercati ed aggregazioni fra imprese di trasporto*. SIPOTRA.
- Nye, J. S. (2005). *Soft power. Un nuovo futuro per l'America*. Einaudi.
- Scott, L. B., Kerr, A., & Yotov, Y. V. (2017). Gravity, distance and international trade. *LeBow College of Business, School of Economics, Working paper series, 2017-05*.
- (2015). *Sergio Curi; Fabrizio Dallari; Marco Spinedi*. Centro di ricerca sulla logistica, Clog.
- Ship-2Shore. (2017, gennaio). Il container tricolore è da record e supera la soglia faticida.
- Signorini, P. (2016). *Come natura crea. Cirio, una storia italiana*. Mondadori.
- Spinedi, M. (2016). *Le nuove frontiere della logistica e della intermodalità nel mercato globalizzato: posizionamento e ruolo di Interporto Bologna*. Interporto Bologna.
- Spirito, P. (2016). *I cambiamenti nella logistica e nella intermodalità ed il ruolo degli interporti*. Interporto Bologna.

- SRM. (2016). *Le relazioni tra l'Italia e il Mediterraneo. Sesto rapporto annuale*. Giannini editore.
- Svimez. (2016). *Rapporto Svimez 2016 sull'economia del Mezzogiorno*. Bologna, BO: Il Mulino.
- UNCTAD. (2016). *Review of maritime transport*. United Nations.
- Unione Europea. (2017). Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti.
- Wyman, O. (2015). *Amazon's move into delivery logistics*. Marsh & McLennan companies.

Allegato 1 - Layout porto di Napoli



Allegato 2 - stato d'attuazione Grande Progetto Napoli

N°	Intervento Descrizione	Descrizione delle lavorazioni/attività		Importi *		STATO DI ATTUAZIONE
		FASE 1	FASE 2	FASE 1 al 31 dic 2015	FASE 2 dal 01 gen 2016	
1	Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	Progettazione definitiva, indagini geognostiche ed ambientali, pubblicità di gara	Progettazione esecutiva e Realizzazione lavori	€ 909.328,22	€ 21.090.671,78	DA STIPULARE CONTRATTO (entro febbraio 2017)
2	Collegamenti stradali e ferroviari interni	Progettazione definitiva, indagini geognostiche ed ambientali, attività di verifica del progetto, pubblicità di gara	Progettazione esecutiva e Realizzazione lavori	€ 1.300.345,75	€ 30.299.654,25	DA STIPULARE CONTRATTO (entro marzo 2017)
3	Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo	Verifica del progetto, pubblicità di gara esecuzione del servizio	Progettazione e Esecuzione del servizio	€ 3.007.293,44 (€ 2.375.350,58)	€ 1.992.706,52	ULTIMATO
4	Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli	Verifica del progetto, per pubblicità di gara	Esecuzione del servizio	€ 5.183,27	€ 1.994.816,73	ULTIMATO
5	Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro	Attività specialistiche e di supporto alla progettazione, indagini delle fondazioni e delle murature, verifica del progetto, pubblicità di gara	Progettazione e Realizzazione lavori	€ 118.632,03	€ 5.881.367,97	IN CORSO AGGIUDICAZIONE

6	Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	Verifica del progetto preliminare, indagini geognostiche ed ambientali	Progettazione, Aggiudicazione ed Esecuzione dei lavori	€ 106.143,77	€ 11.893.856,23	IN CORSO VERIFICA PROGETTO DEFINITIVO
7	Piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative	Verifica del progetto preliminare	Progettazione, Aggiudicazione ed Esecuzione dei lavori	€ 2.711,45	€ 9.997.288,55	DA REDIGERE PROGETTO DEF. ED ESEC.
8	Prolungamento Diga d'Aosta	Rilievi batimetrici	Progettazione, Aggiudicazione ed Esecuzione dei lavori	€ 16.836,00	€ 19.983.164,00	DA REDIGERE PROGETTO DEF. ED ESEC.
9	Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati	Progettazione definitiva, caratterizzazione integrativa ed analisi di laboratorio, pubblicità gara servizi, convenzione con ARPAC, indagini sulla permeabilità del banco di tufo	Progettazione esecutiva, Aggiudicazione ed Esecuzione dei lavori	€ 1.525.003,83	€ 44.074.996,17	GARA IN CORSO
TOTALE				€ 6.991.477,76	€ 147.208.522,24	

Allegato 2.1 – cronoprogramma realizzazione del completamento della rete fognaria portuale

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
Area Tecnica

Cronoprogramma Lavori Grande Progetto: "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli"

Oggetto: Cronoprogramma con indicazione di spesa trimestrale

Progetto: A1 - Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale.

IMPORTO COMPLESSIVO: € 22.000.000,00

CUP: I67D12000000006

PROGRAMMAZIONE 2007-2013	€ 917.320,99	PROGRAMMAZIONE 2014-2020	€ 21.082.679,01
Stato Attuazione al 31/12/15	Aggiudicazione provvisoria		

Denominazione Attività	Stato di attuazione al 31/10/2016	Spese effettuate dal 1/01/2016 al 31/10/2016	Anno 2016			Anno 2017												
			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			
			Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	
	Aggiudicazione definitiva																	
Attività Contrattuali																		
Progettazione esecutiva																		
Verifica/Approvazione progetto																		
Esecuzione Lavori																		
		€ -				€	150.000,00	€	1.000.000,00	€	2.800.000,00	€	2.800.000,00	€	2.800.000,00			

Denominazione Attività	Anno 2018												Anno 2019					
	I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre		
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno
Esecuzione Lavori																		
Collaudo																		
	€	2.800.000,00	€	3.800.000,00	€	1.000.000,00	€	1.000.000,00	€	252.831,25								

Denominazione Attività	Anno 2019						Anno 2020											
	III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre		
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Totale spese previste	€	15.602.831,25	Economia da ribasso d'asta	€	5.479.847,76	Importo residuo	€	5.479.847,76										

Allegato 2.2 – cronoprogramma realizzazione collegamenti stradali e ferroviari interni

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
 Area Tecnica
 Cronoprogramma Lavori Grande Progetto: "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli"
Oggetto: Cronoprogramma con indicazione di spesa trimestrale

Progetto: A2 - Collegamenti stradali e ferroviari interni

IMPORTO COMPLESSIVO: € 31.600.000,00

CUP: I64B12000140006

PROGRAMMAZIONE 2007-2013 € 1.360.214,49
 Stato Attuazione al 31/12/15 Aggiudicazione provvisoria

PROGRAMMAZIONE 2014-2020 € 30.239.785,51

Denominazione Attività	Stato di attuazione al 31/10/2016	Spese effettuate dal 1/01/2016 al 31/10/2016	Anno 2016			Anno 2017													
			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre				
			Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre		
	Aggiudicazione definitiva																		
Attività Contrattuali																			
Progettazione esecutiva																			
Verifica/Approvazione progetto																			
Esecuzione Lavori																			
		€ -												€ 224.253,33				€ 3.500.000,00	

Denominazione Attività	Anno 2018												Anno 2019					
	I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre		
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno
Esecuzione Lavori																		
Collaudo																		
	€ 3.500.000,00			€ 3.500.000,00			€ 3.500.000,00			€ 3.500.000,00			€ 1.200.000,00			€ 2.295.044,55		

Denominazione Attività	Anno 2019						Anno 2020											
	III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre		
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Totale spese previste				€ 21.219.297,88			Economia da ribasso d'asta	€ 9.020.487,63				Importo residuo	€ 9.020.487,63					

Allegato 2.3 – cronoprogramma bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Area Tecnica

Cronoprogramma Lavori Grande Progetto: "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli"

Oggetto: Cronoprogramma con indicazione di spesa trimestrale

Progetto: A3 - Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo IMPORTO COMPLESSIVO: € 4.500.798,68

CUP: I69G12000080006

	PROGRAMMAZIONE 2007-2013	€ 2.538.168,50
Stato Attuazione al 31/12/15	Lavori ultimati	

PROGRAMMAZIONE 2014-2020	€ 1.962.630,18
--------------------------	----------------

Denominazione Attività	Stato di attuazione al 31/10/2016	Anno 2016						Anno 2017										
		Spese effettuate dal 1/01/2016 al 31/10/2016	IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			
			Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	
Lavori collaudati		€ 396.054,55																
Pagamento spese tecniche																		
		€ 396.054,55					€ 50.763,37			€ -			€ -				€ -	

Denominazione Attività	Anno 2018												Anno 2019					
	I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre		
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno
							€ -		€ -		€ -		€ -		€ -		€ -	

Denominazione Attività	Anno 2019						Anno 2020											
	III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre		
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
							€ -		€ -		€ -		€ -		€ -		€ -	

Totale spese previste	€ 446.817,92	Economia da ribasso d'asta	€ 748.920,82	Importo residuo	€ 1.515.812,26
------------------------------	--------------	-----------------------------------	--------------	------------------------	----------------

Allegato 2.4 – cronoprogramma allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
 Area Tecnica
 Cronoprogramma Lavori Grande Progetto: "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli"
Oggetto: Cronoprogramma con indicazione di spesa trimestrale

Progetto: A5 - Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro

IMPORTO COMPLESSIVO: € 6.000.000,00

CUP: I69C12000860006

PROGRAMMAZIONE 2007-2013		€ 122.206,84
Stato Attuazione al 31/12/15	Gara in corso	

PROGRAMMAZIONE 2014-2020	€ 5.877.793,16
--------------------------	----------------

Denominazione Attività	Stato di attuazione al 31/10/2016	Spese effettuate dal 1/01/2016 al 31/10/2016	Anno 2016			Anno 2017													
			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre				
			Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre		
	In corso la verifica offerta anomala																		
Consegna lavori e Progettazione esecutiva																			
Approvazione Enti della Progettazione esecutiva																			
Esecuzione Lavori																			
		€ -				€ 111.048,86			€ 1.048.504,82			€ 1.572.757,23			€ 1.572.757,23				

Denominazione Attività	Anno 2018									Anno 2019									
	I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	
Esecuzione Lavori																			
Collaudo																			
		€ 1.476.518,52			€ 96.206,50			€ -			€ -			€ -			€ -		

Denominazione Attività	Anno 2019						Anno 2020												
	III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	
Esecuzione Lavori																			
Collaudo																			
		€ -			€ -			€ -			€ -			€ -			€ -		
Totale spese previste		€ 5.877.793,16						Economia da ribasso d'asta			€ -			Importo residuo			€ -		

Allegato 2.5 – cronoprogramma messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
 Area Tecnica
 Cronoprogramma Lavori Grande Progetto: "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli"
Oggetto: Cronoprogramma con indicazione di spesa trimestrale

Progetto: A6 - Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella

IMPORTO COMPLESSIVO: € 12.000.000,00

CUP: I63J12000820006

PROGRAMMAZIONE 2007-2013		€ 106.143,67	PROGRAMMAZIONE 2014-2020		€ 11.893.856,33
Stato Attuazione al 31/12/15	Progettazione in corso				

Denominazione Attività	Stato di attuazione al 31/10/2016	Spese effettuate dal 1/01/2016 al 31/10/2016	Anno 2016			Anno 2017											
			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre		
			Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Verifica progettazione	Progettazione definitiva																
Approvazione Enti																	
Progettazione esecutiva																	
		€ -	€ 20.000,00														

Denominazione Attività	Anno 2018												Anno 2019						
	I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	
Progettazione esecutiva																			
Gara Lavori																			
Esecuzione Lavori																			
Collaudo																			
		€ 40.000,00			€ 30.000,00			€ 2.000.000,00			€ 4.000.000,00			€ 3.000.000,00			€ 900.000,00		

Denominazione Attività	Anno 2019						Anno 2020												
	III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	
Collaudo																			
		€ 1.066.105,50			€ 837.750,83														

Totale spese previste	€ 11.893.856,33	Economia da ribasso d'asta		Importo residuo	€ -
------------------------------	-----------------	-----------------------------------	--	------------------------	-----

Allegato 2.6 – cronoprogramma piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Area Tecnica

Cronoprogramma Lavori Grande Progetto: "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli"

Oggetto: Cronoprogramma con indicazione di spesa trimestrale

Progetto A7: Piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative

IMPORTO COMPLESSIVO: € **10.000.000,00**

CUP: I61H12000210006

PROGRAMMAZIONE 2007-2013 € 2.711,45
Stato Attuazione al 31/12/15 Progettazione in corso

PROGRAMMAZIONE 2014-2020 € 9.997.288,55

Denominazione Attività	Stato di attuazione al 31/10/2016	Anno 2016						Anno 2017										
		Spese effettuate dal 1/01/2016 al 31/10/2016	IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			
			Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	
	Progettazione preliminare																	
Predisposizione atti di gara																		
Gara Progettazione																		
Progettazione definitiva																		
Verifica progettazione definitiva																		
Approvazione Enti																		
		€	-				€	45.000,00	€	129.944,00	€	27.500,00	€	-				

Denominazione Attività	Anno 2018												Anno 2019																		
	I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre															
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno													
Approvazione Enti																															
Progettazione esecutiva																															
Verifica progettazione esecutiva																															
Gara Lavori																															
Esecuzione Lavori																															
		€			199.944,00			€			27.500,00			€			22.500,00			€			22.500,00			€			2.200.000,00		

Denominazione Attività	Anno 2019						Anno 2020																								
	III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre															
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre													
Esecuzione Lavori																															
Collaudo																															
		€			2.250.000,00			€			2.300.000,00			€			2.400.000,00			€			223.440,33			€			148.960,22		
Totale spese previste		€			9.997.288,55			Economia da ribasso d'asta						Importo residuo			€			-											

Allegato 2.7 – cronoprogramma rilevamento di relitti e di reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Area Tecnica

Cronoprogramma Lavori Grande Progetto: "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli"

Oggetto: Cronoprogramma con indicazione di spesa trimestrale

IMPORTO COMPLESSIVO: € 2.000.000,00

Progetto: A4 - Rilevamento di relitti e di reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli

CUP: I69G12000090006

PROGRAMMAZIONE 2007-2013		€ 3.878,10
Stato Attuazione al 31/12/15	Aggiudicazione provvisoria	

PROGRAMMAZIONE 2014-2020	€ 1.996.121,90
--------------------------	----------------

Denominazione Attività	Stato di attuazione al 31/10/2016	Spese effettuate dal 1/01/2016 al 31/10/2016	Anno 2016			Anno 2017												
			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			
			Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	
Lavori in corso																		
Esecuzione del contratto	Conclusione prevista per il 31/12/2016																	
Recupero reperti																		
Collaudo																		
		€ -	€ 1.280.905,00			€ 670.503,80			€ 25.618,10			€ -			€ -			

Denominazione Attività	Anno 2018									Anno 2019								
	I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre		
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno
		€ -	€ -			€ -			€ -			€ -			€ -			

Denominazione Attività	Anno 2019						Anno 2020											
	III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre		
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
		€ -	€ -			€ -			€ -			€ -			€ -			

Totale spese previste	€ 1.977.026,90	Economia da ribasso d'asta	€ 19.095,00	Importo residuo	€ 19.095,00
------------------------------	----------------	-----------------------------------	-------------	------------------------	-------------

Allegato 2.8 – cronoprogramma prolungamento della diga foranea Duca d'Aosta

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
Area Tecnica

Cronoprogramma Lavori Grande Progetto: "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli"

Oggetto: Cronoprogramma con indicazione di spesa trimestrale

Progetto: A8 - Prolungamento della diga foranea Duca d'Aosta

IMPORTO COMPLESSIVO: € 20.000.000,00

CUP: I61H12000220006

PROGRAMMAZIONE 2007-2013 € 16.836,00
Stato Attuazione al 31/12/15 Progetto preliminare

PROGRAMMAZIONE 2014-2020 € 19.983.164,00

Denominazione Attività	Stato di attuazione al 31/10/2016	Spese effettuate dal 1/01/2016 al 31/10/2016	Anno 2016			Anno 2017													
			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre				
			Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre		
	Progettazione preliminare																		
Indagini geognostiche e ambientali																			
Gara Progettazione																			
Progettazione definitiva																			
Approvazione Enti																			
Progettazione esecutiva																			
		€ -	€ 257.358,66			€ 20.000,00			€ 150.000,00			€ 162.000,00			€ -				

Denominazione Attività	Anno 2018												Anno 2019					
	I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre		
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno
Progettazione esecutiva																		
Gara Lavori																		
Esecuzione Lavori																		
	€ 382.000,00			€ 30.000,00			€ 1.600.000,00			€ 2.400.000,00			€ 2.400.000,00			€ 2.400.000,00		

Denominazione Attività	Anno 2019						Anno 2020											
	III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre		
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Esecuzione Lavori																		
Collaudo																		
	€ 2.400.000,00			€ 2.400.000,00			€ 2.400.000,00			€ 2.000.000,00			€ 500.000,00			€ 481.805,34		

Totale spese previste	€ 19.983.164,00	Economia da ribasso d'asta		Importo residuo	
------------------------------	-----------------	-----------------------------------	--	------------------------	--

Allegato 2.9 – cronoprogramma escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
Area Tecnica

Cronoprogramma Lavori Grande Progetto: "Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli"

Oggetto: Cronoprogramma con indicazione di spesa trimestrale

Progetto: A9 - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati

IMPORTO COMPLESSIVO:	€ 45.600.000,00
----------------------	-----------------

CUP: I67E12000290007

PROGRAMMAZIONE 2007-2013	€ 421.291,77
Stato Attuazione al 31/12/15	Progettazione ultimata

PROGRAMMAZIONE 2014-2020	€ 45.178.708,23
--------------------------	-----------------

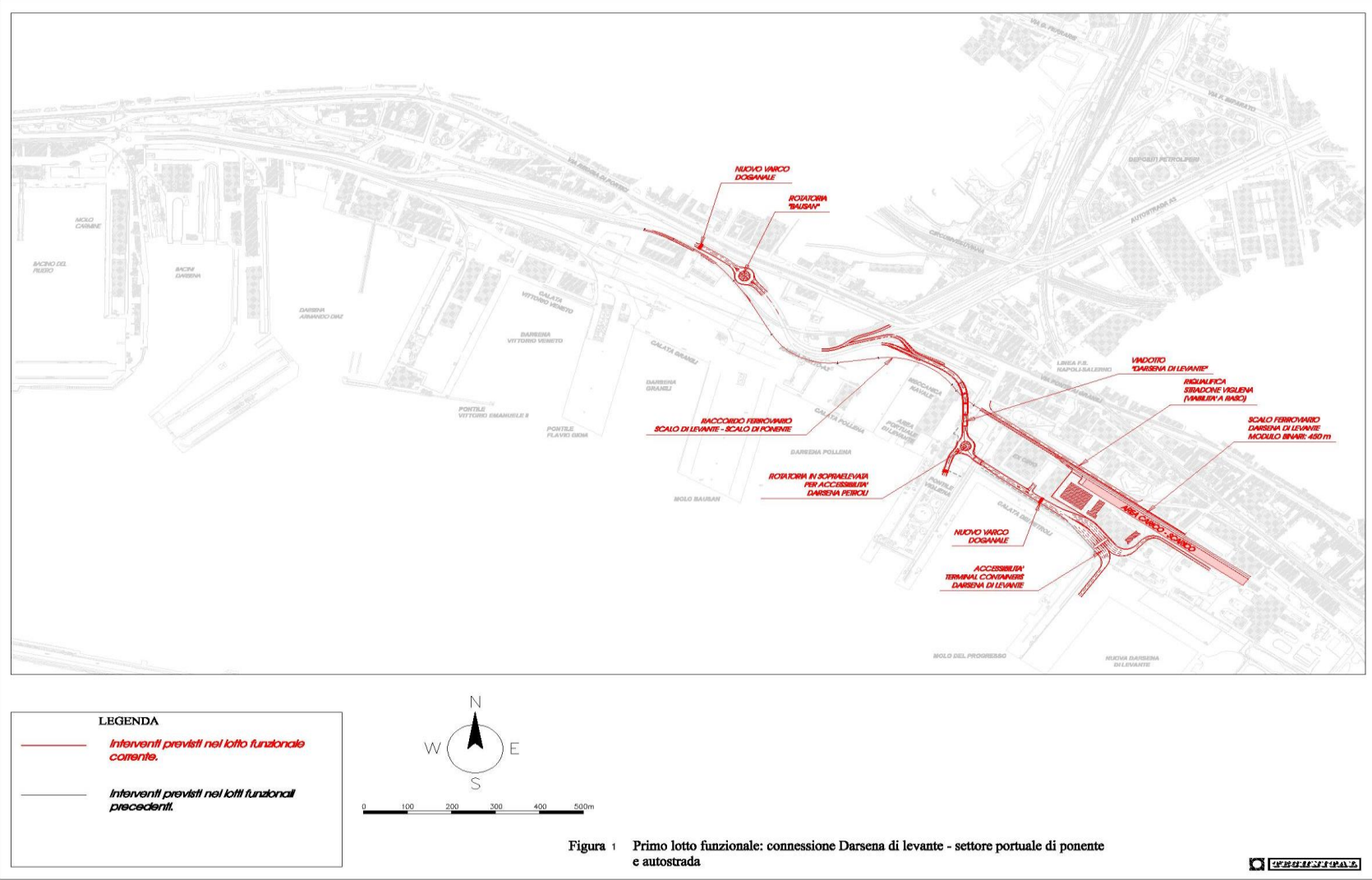
Denominazione Attività	Stato di attuazione al 31/10/2016	Spese effettuate dal 1/01/2016 al 31/10/2016	Anno 2016			Anno 2017												
			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			
			Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	
	Progettazione approvata	€ 444.710,73																
Gara Lavori																		
Esecuzione Lavori																		
		€ 444.710,73	€ 500.000,00			€ 500.000,00			€ 5.000.000,00			€ 5.000.000,00			€ 6.750.000,00			

Denominazione Attività	Anno 2018												Anno 2019					
	I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre		
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno
Esecuzione Lavori																		
Collaudo																		
	€ 6.000.000,00			€ 5.500.000,00			€ 4.500.000,00			€ 3.500.000,00			€ 1.250.000,00			€ 3.000.000,00		

Denominazione Attività	Anno 2019						Anno 2020											
	III° trimestre			IV° trimestre			I° trimestre			II° trimestre			III° trimestre			IV° trimestre		
	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Collaudo																		
	€ 3.233.997,50															€ -		
	Totale spese previste			€ 45.178.708,23			Economia da ribasso d'asta						Importo residuo					

Allegato 3 - lotti funzionali collegamenti stradali e ferroviari

Allegato 3.1 - lotti funzionali collegamenti stradali e ferroviari.



Allegato 3.2 - lotti funzionali collegamenti stradali e ferroviari.

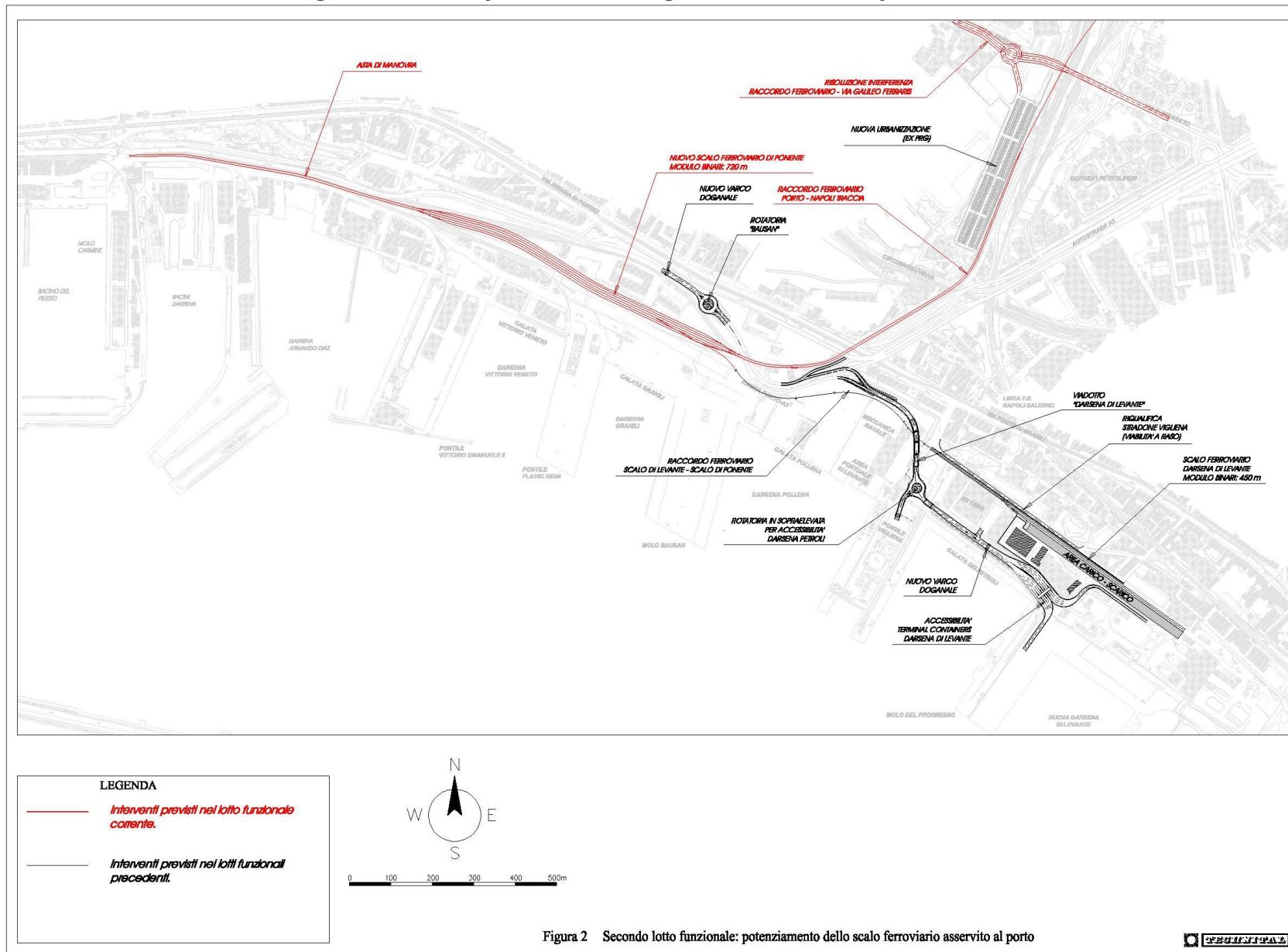
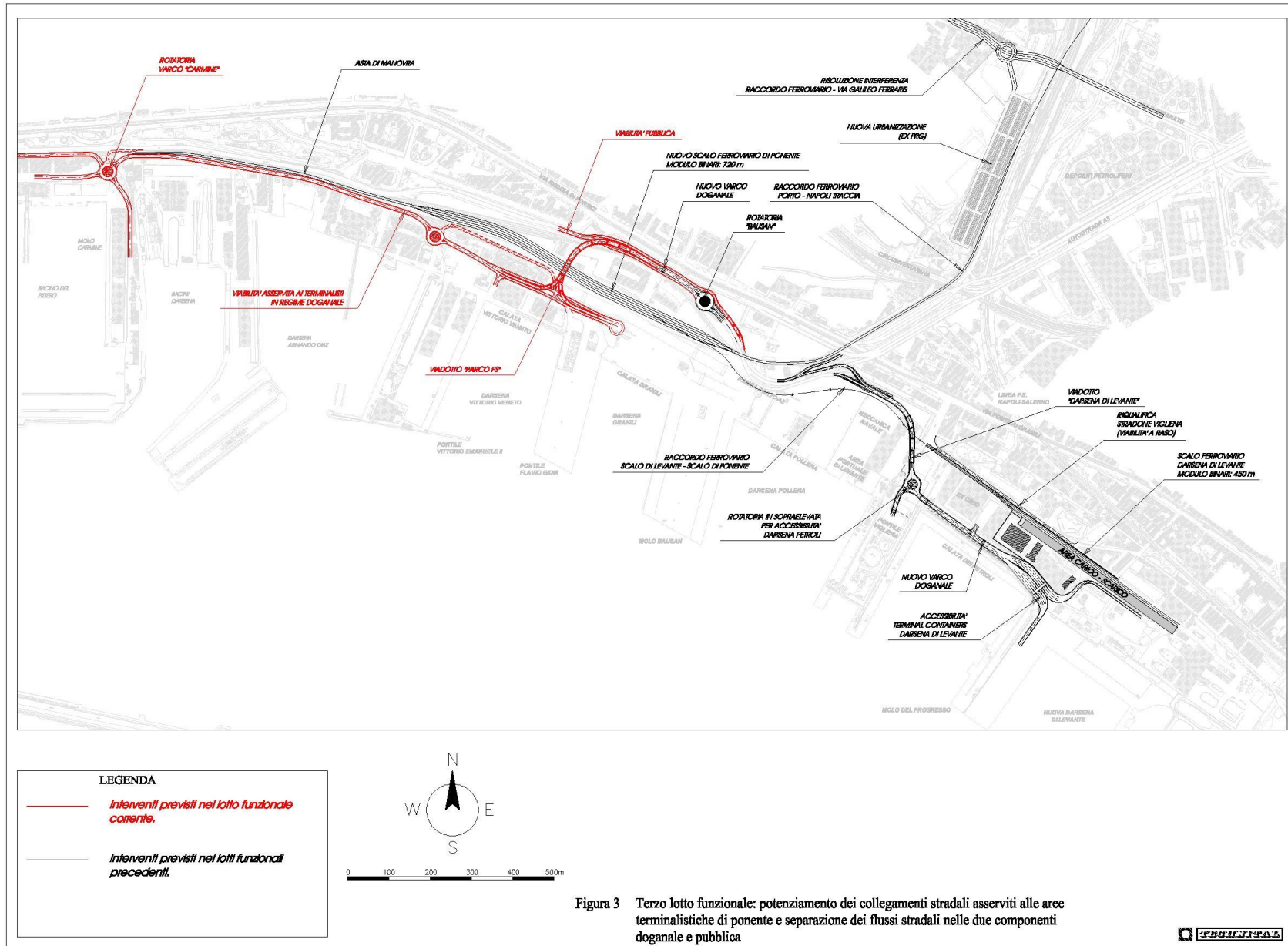
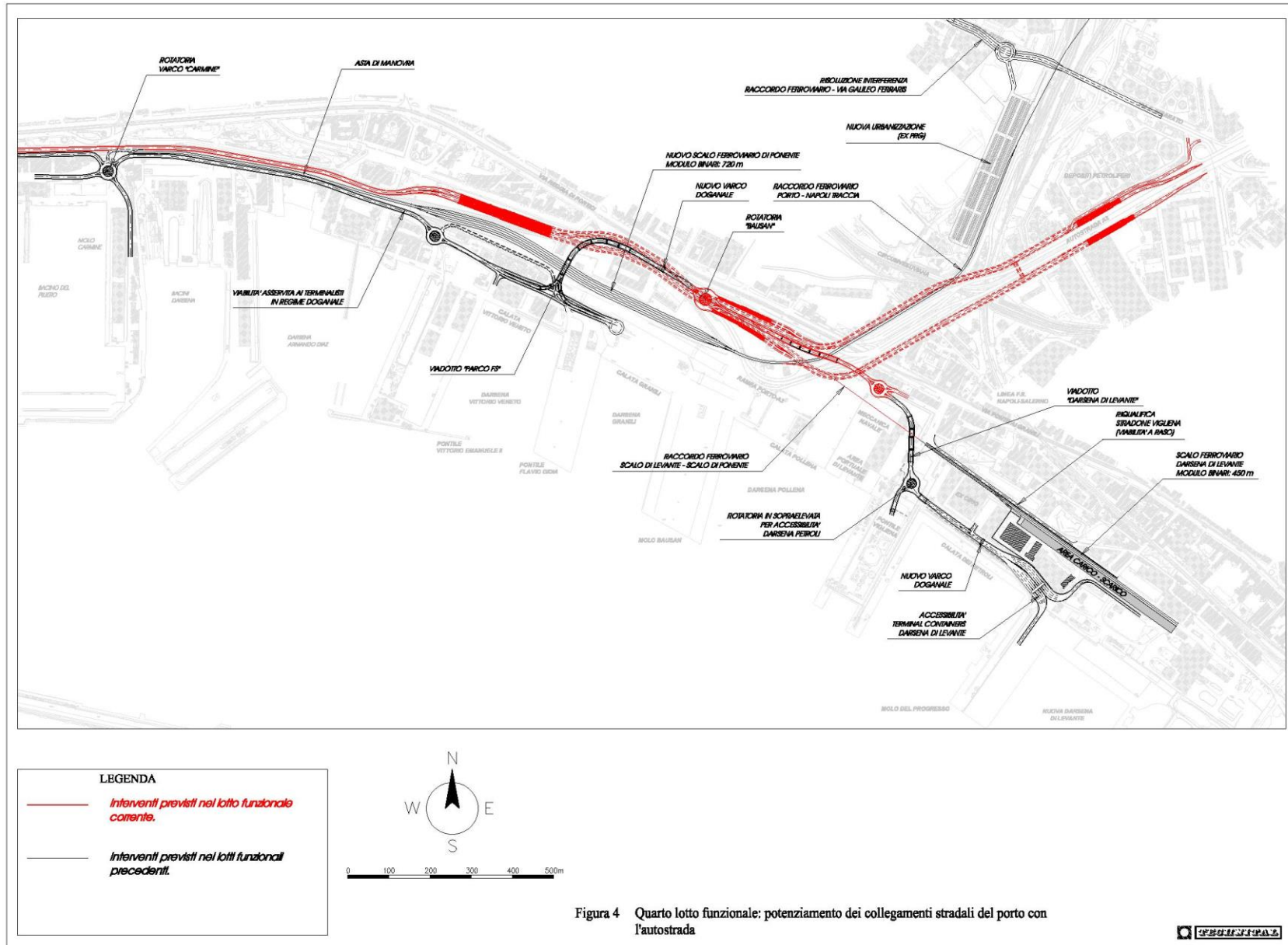


Figura 2 Secondo lotto funzionale: potenziamento dello scalo ferroviario asservito al porto

Allegato 3.3 - lotti funzionali collegamenti stradali e ferroviari.

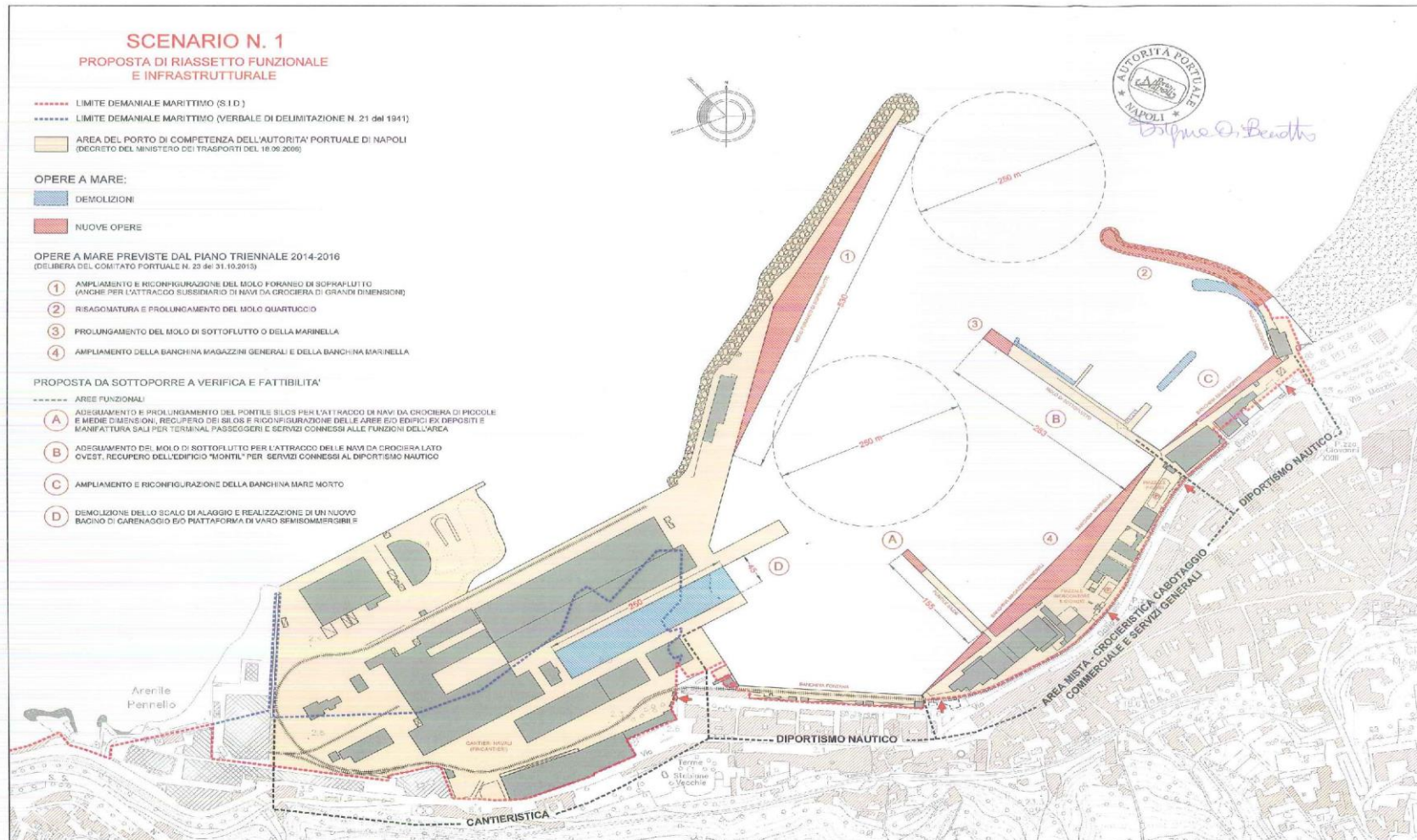


Allegato 3.4 - lotti funzionali collegamenti stradali e ferroviari.

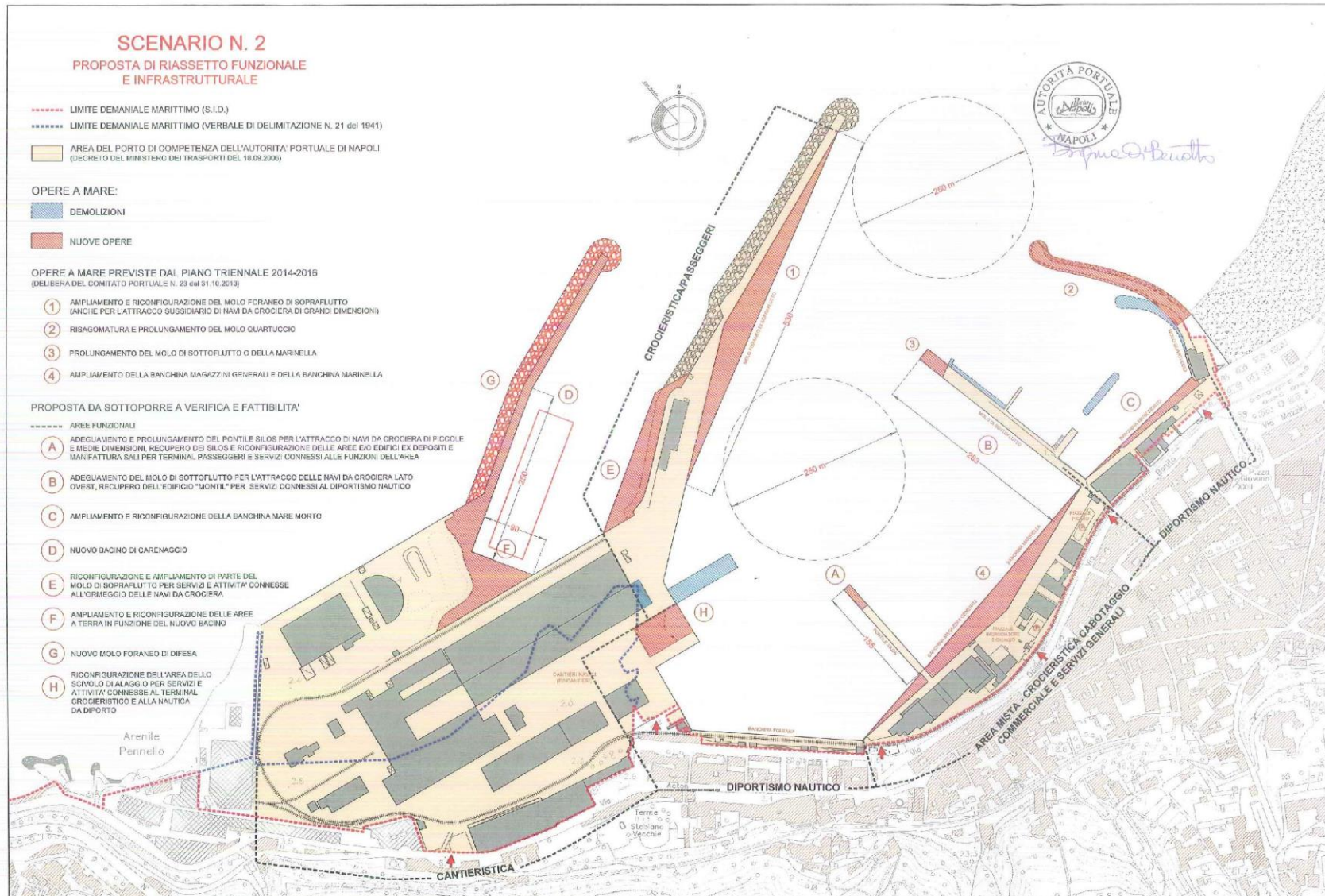


Allegato 4 - ipotesi di riassetto funzionale ed infrastrutturale del porto di Castellammare di Stabia

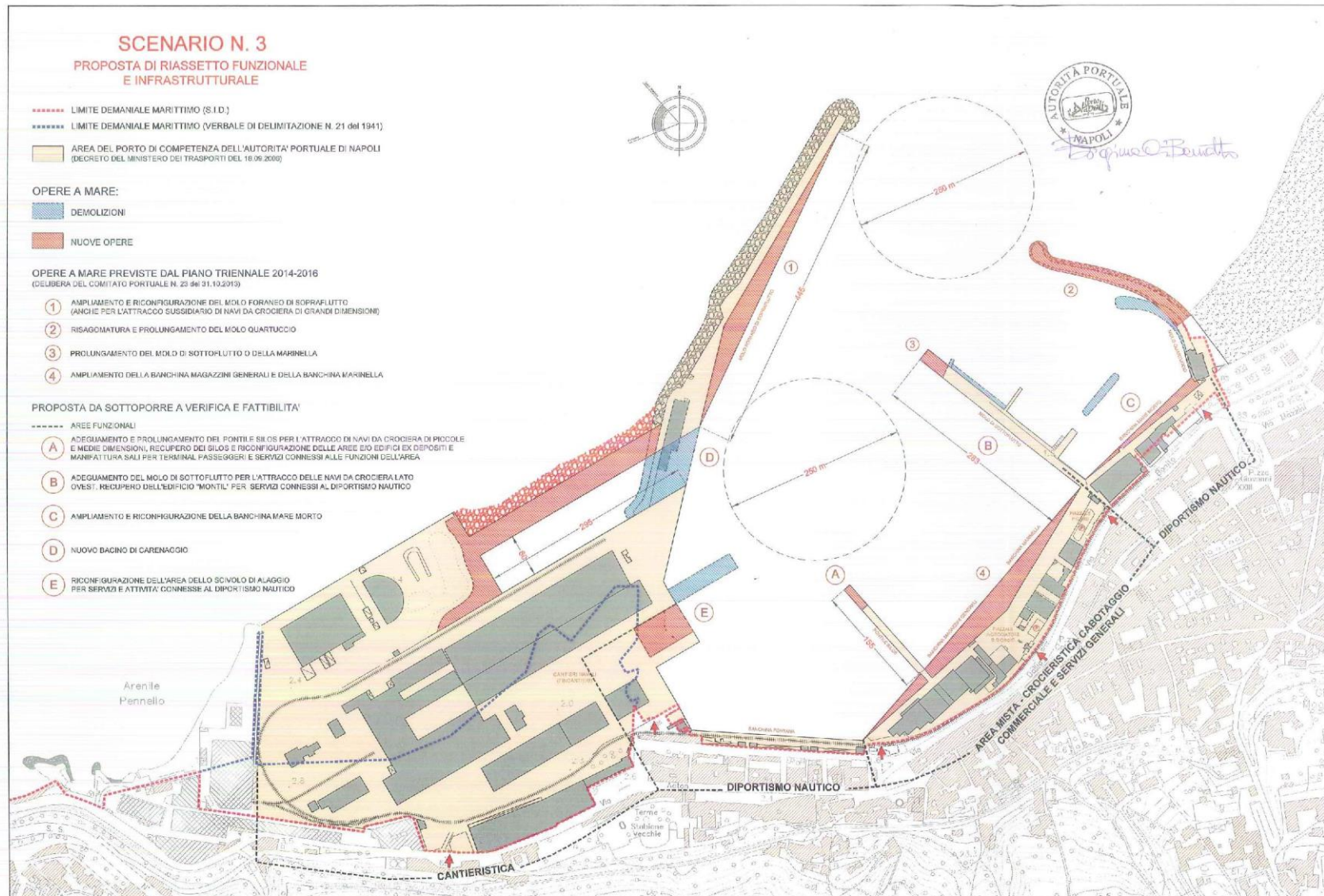
Allegato 4.1 - ipotesi di riassetto funzionale ed infrastrutturale del porto di Castellammare di Stabia



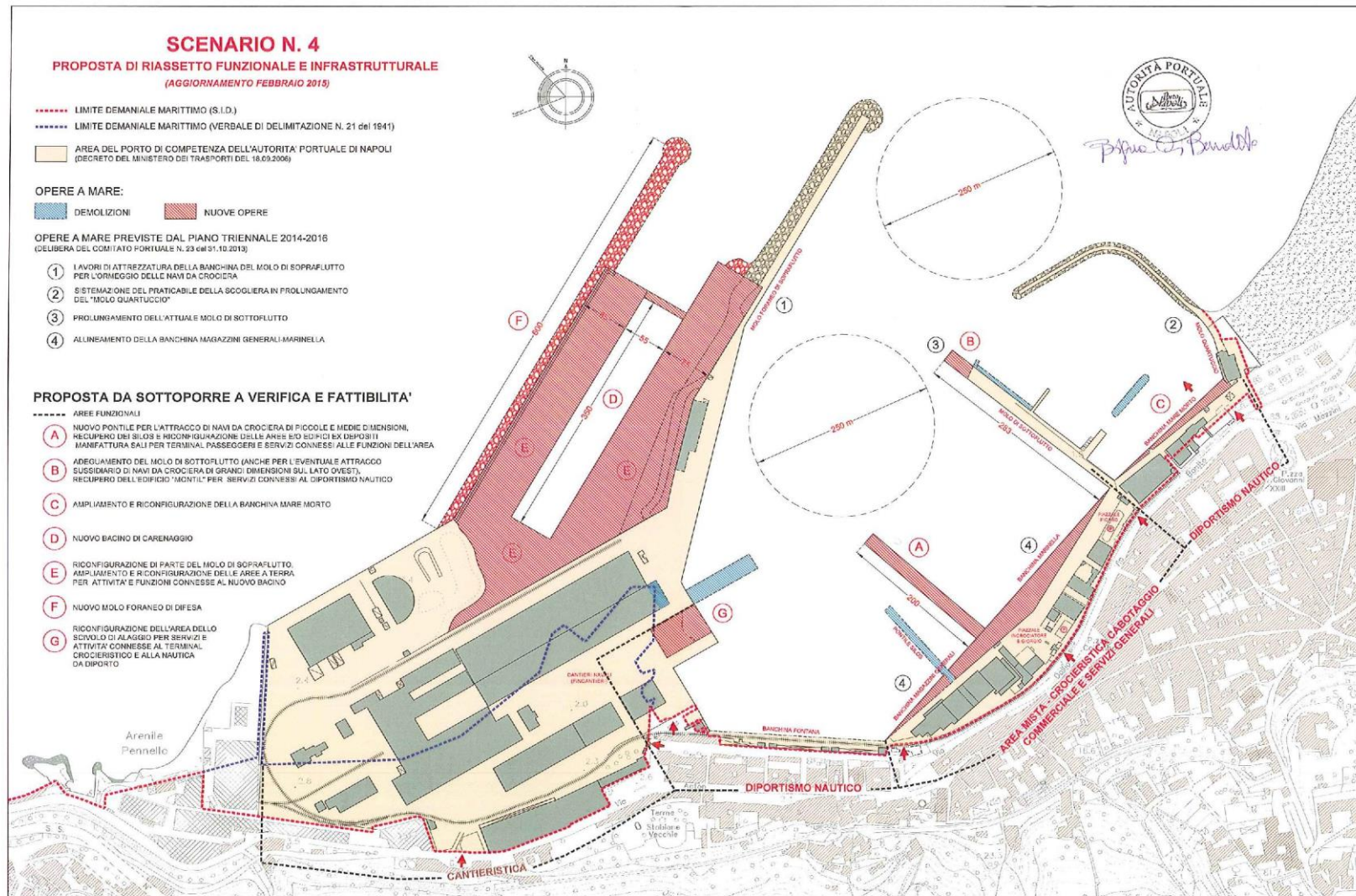
Allegato 4.2 - ipotesi di riassetto funzionale ed infrastrutturale del porto di Castellammare di Stabia



Allegato 4.3 - ipotesi di riassetto funzionale ed infrastrutturale del porto di Castellammare di Stabia



Allegato 4.4 - ipotesi di riassetto funzionale ed infrastrutturale del porto di Castellammare di Stabia



Allegato 5 - elenco annuale 2017 Napoli, Castellammare e Salerno

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE - NAPOLI						
PIANO TRIENNALE 2017/2019 - ELENCO ANNUALE 2017 - ARTICOLAZIONE COPERTURA FINANZIARIA						
N°	DESCRIZIONE INTERVENTI	Importo complessivo	L. 166/02 D.M. 17/12/2013	Ministero Infrastrutture	Fondi Autorità Portuale	FINANZIAMENTI CON CAPITALE PRIVATO
ESERCIZIO FINANZIARIO 2017 - INTERVENTI FINANZIATI						
1	Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e d'imbarco passeggeri alla calata Beverello	€ 4.800.000,00		€ 3.600.000,00	€ 1.200.000,00	
2	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Calata Beverello - Nuove infrastrutture per le linee veloci e connessione urbana con il centro storico della città.	€ 18.030.000,00				€ 18.030.000,00
3	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali volume esistente	€ 20.100.000,00				€ 20.100.000,00
4	Lavori di realizzazione di una nuova barca-porta a servizio del bacino in muratura n. 1 (atto sottomissione n. 125 rep. 4306 del 29/07/2004)	€ 2.750.000,00			€ 2.750.000,00	
5	Lavori di riparazione della barca-porta a servizio del bacino in muratura n. 3 (atto sottomissione n. 125 rep. 4306 del 29/07/2004)	€ 2.350.000,00			€ 2.350.000,00	
TOTALE LAVORI ELENCO ANNUALE 2017		€ 9.900.000,00	€ -	€ 3.600.000,00	€ 6.300.000,00	€ 38.130.000,00
SERVIZI PER I PORTI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA						
6	Realizzazione del Piano Energetico Portuale di Napoli (PEP)	€ 100.000,00			€ 100.000,00	
7	Servizi di ingegneria, indagini, ecc. e tassa per oneri istruttori, non previsti nei quadri economici dei progetti di opere pubbliche	€ 1.000.000,00			€ 1.000.000,00	
8	Monitoraggio strutturale di edifici ricadenti nell'ambito portuale di Napoli	€ 200.000,00			€ 200.000,00	
9	Indagini e studi finalizzati alla redazione del nuovo piano regolatore portuale di C/mare di Stabia	€ 400.000,00			€ 400.000,00	
TOTALE SERVIZI ELENCO ANNUALE 2017		€ 1.700.000,00	€ -	€ -	€ 1.700.000,00	€ -
TOTALE LAVORI E SERVIZI ELENCO ANNUALE 2017		€ 11.600.000,00	€ -	€ 3.600.000,00	€ 8.000.000,00	€ 38.130.000,00
LAVORI DI MANUTENZIONE PORTO DI NAPOLI e CASTELLAMMARE DI STABIA						
10	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE E DEI SOTTOSERVIZI (tombini,	€ 400.000,00			€ 400.000,00	

	chiusini, ecc.)					
11	LAVORI DI MANUTENZIONE AGLI IMPIANTI DI CLIMATIZZAZIONE DEGLI EDIFICI DI COMPETENZA	€ 300.000,00			€ 300.000,00	
12	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLE RECINZIONI PORTUALI E DELLE STRUTTURE IN CARPENTERIA METALLICA	€ 300.000,00			€ 300.000,00	
13	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLE BANCHINE PUBBLICHE (parabordi, coronamenti e bitte)	€ 300.000,00			€ 300.000,00	
14	LAVORI DI MANUTENZIONE PER LA TENUTA IN ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI PUBBLICA ILLUMINAZIONE DELLE AREE PORTUALI DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA ED EFFICIENTAMENTO ENERGETICO	€ 500.000,00			€ 500.000,00	
15	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA CENTRALE OPERATIVA	€ 300.000,00			€ 300.000,00	
16	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA AGLI EDIFICI DI SEDE E PERTINENZE DI COMPETENZA	€ 300.000,00			€ 300.000,00	
17	Lavori di manutenzione dei fondali portuali finalizzati al ripristino dei pescaggi nel porto di Castellammare di Stabia ed alla banchina Piliero nel porto di Napoli	€ 2.000.000,00			€ 2.000.000,00	
18	Lavori di ricostruzione del gargame n. 2 nell'ambito dell'appalto di risanamento del bacino di carenaggio n. 2	€ 2.000.000,00			€ 2.000.000,00	
19	Rimozione copertura e messa in sicurezza del compendio immobiliare ex Cirio - edificio B in località Vigliena	€ 450.000,00			€ 450.000,00	
20	Accantonamento per interventi di manutenzione imprevista ed imprevedibile, di urgenza e di somma urgenza.	€ 150.000,00			€ 150.000,00	
TOTALE MANUTENZIONE ELENCO ANNUALE 2017		€ 7.000.000,00			€ 7.000.000,00	
TOTALE INTERVENTI FINANZIATI ELENCO ANNUALE 2017		€ 18.600.000,00	€ -	€ 3.600.000,00	€ 15.000.000,00	€ 38.130.000,00
ESERCIZIO FINANZIARIO 2017						
Interventi in attesa dell'atto formale d'assegnazione finanziamenti						
21	Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata (vasca 2) sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali ed il loro refluento in vasca.	€ 16.932.312,00		€ 9.845.266		
				€ 7.087.046		
				€ 16.932.312		

22	Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - 2° lotto	€ 12.150.000,00		€ 7.500.000		
				€ 3.855.716		
				€ 794.284		
				€ 12.150.000		
23	Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00			
	TOTALE	€ 41.082.312,00	€ 12.000.000,00	€ 29.082.312	€ -	€ -
ESERCIZIO FINANZIARIO 2018						
24	Rimodulazione della rete della viabilità interna portuale	€ 14.000.000,00				
25	Completamento del consolidamento e adeguamento della calata Villa del Popolo	€ 8.000.000,00				
26	Lavori di miglioramento statico della sede dell'Autorità Portuale	€ 3.600.000,00				
27	Completamento del consolidamento e ammodernamento del molo S. Vincenzo	€ 9.000.000,00				
28	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli Calata Piliero - Parcheggio interrato e strip commerciale	€ 74.100.000,00				€ 74.100.000,00
29	Realizzazione di interventi di demolizione di volumetrie in muratura e cemento armato dismesse o da dismettere (bunker, silos, edifici etc), incluso interventi di frantumazione e recupero per utilizzo per tombamenti	€ 3.000.000,00				
30	Interventi di restauro e recupero funzionale delle volumetrie che costituiscono la cittadella militare alla radice del Molo San Vincenzo	€ 8.000.000,00				
31	Accantonamento per progettazione, indagini, ecc. e tassa per oneri istruttori	€ 2.000.000,00			€ 2.000.000,00	
32	MANUTENZIONE STRAORD. PARTI COMUNI NAPOLI	€ 7.300.000,00			€ 7.300.000,00	
33	MANUTENZIONE STRAORD. PARTI COMUNI C/MARE	€ 1.000.000,00			€ 1.000.000,00	
	TOTALE INTERVENTI ELENCO ANNUALE 2018	€ 130.000.000,00	€ -	€ -	€ 10.300.000,00	€ 74.100.000,00
ESERCIZIO FINANZIARIO 2019						
34	Escavo dei fondali per la riconfigurazione ed approfondimento del canale di accesso lato levante	€ 22.000.000,00				
35	Rafforzamento e protezione con opera a gettata diga foranea "Duca d'Aosta".	€ 50.000.000,00				

36	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali nuove volumetrie	€ 37.300.000,00				€ 37.300.000,00
37	Pontile e scalo d'alaggio calata Marinella nella darsena A. Diaz.	€ 15.000.000,00				
38	Realizzazione colmata testata molo Carmine, retrostante molo Martello, per riorganizzazione area cantieristica.	€ 30.000.000,00				
39	Restauro e recupero funzionale del bacino di carenaggio borbonico alla radice del Molo San Vincenzo.	€ 10.000.000,00				
40	Accantonamento per progettazione, indagini, ecc. e tassa per oneri istruttori	€ 2.000.000,00			€ 2.000.000,00	
41	MANUTENZIONE STRAORD. PARTI COMUNI NAPOLI	€ 7.500.000,00			€ 7.500.000,00	
42	MANUTENZIONE STRAORD. PARTI COMUNI C/MARE	€ 1.200.000,00			€ 1.200.000,00	
TOTALE INTERVENTI ELENCO ANNUALE 2019		€ 175.000.000,00	€ -	€ -	€ 10.700.000,00	€ 37.300.000,00

	Finanziamento Legge 166/02 D.M. 17/12/2013					
	Finanziamento Ministero Infrastrutture e Trasporti					
	Finanziamento con fondi A.P. NA					
	Finanziamento con capitale privato (ipotesi da formalizzare)					

Allegato 6 - interventi in corso o da attivare nel porto di Salerno

	Somma	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Fonte Finanz.
007	Realizzazione sede uffici Autontà Portuale (<i>nuova collocazione Molo Manfredi D.G.C. 377 del 1/12/2014</i>)	7.500.000,00												7.500.000,00	da rep.
019	Hub portuale di Salerno (SALERNO PORTA OVEST)	149.346.515,33		1.765.586,23											L.443/01 L.443/01 L.413/98 L.296/06 c.983 PON 2007-2013 PON 2014- 2020/PAC
				714.413,77		85.000,00	2.496,00	25.168,00					91.375.630,20		
				153.851,33		2.120.411,13	17.110.100,68	35.993.858,00							
038	Impianto idrico e antincendio porto commerciale	7.183.653,47	122.529,87			6.000,00	4.476.400,00								L.296/06 c.994 L.84/94 art.6 MS interventi fondi AP
				33.653,47	22.032,00		995.674,80						1.500.000,00		L.413/98 da rep.
				27.363,33		18.360,00	4.477.043,00	10.360,24							L.413/98 (Security) L.296/06 c.983
042	Infrastrutture di security	4.518.360,00					12.596,76								
048	Fabbricato servizi porto commerciale	6.020.800,00				180.000,00	960.324,11		20.800,00						L.296/06 c.983 L.388/00 L.413/98 da rep. (ex L.166/02)
							868.023,33						3.991.652,56		
061	Terminal traghetti per traffici Ro-pax	8.000.000,00												8.000.000,00	da rep.
068	Porto S. Teresa (<i>banchina di riva _ Protocollo di Intesa con il Comune del 6/10/2011 _ soagliera, banchinamenti interni, impianti</i>)	15.000.000,00												15.000.000,00	da rep.
77 a	Escavo fondali porto commerciale	18.220.000,00						18.000,00	38.000,00	18.848,94					L.296/06 c.983 L.413/98 POR GP POR AP
									30.000,00		372.397,75	125.420,05	16.930.000,00		
										16.000,00	56.045,95	95.287,31	520.000,00		
77 b	Modifica imboccatura porto commerciale	23.100.000,00					20.280,00			79.790,00					L.296/06 c.983 L.413/98 POR GP POR AP
											1.990,27	22.372.968,72			
											190.342,78	434.628,23			
131	Modifica imboccatura porto Masuccio Salernitano	750.000,00								135.540,30					L.296/06 c.983 interventi fondi AP
											980,12	2.183,10	611.296,48		
140	Prolungamento soagliera Santa Teresa (<i>Protocollo di Intesa con il Comune di Salerno del 6/10/2011</i>)	1.775.000,00				315.890,00	1.459.110,00								L.413/98
146	Rifacimento viabilità/pavimentazioni portuali	1.500.000,00											500.000,00	1.000.000,00	L.296/06 c.983
147	Adeguamento banchina di riva porto Masuccio Salernitano	3.000.000,00											3.000.000,00		L.296/06 c.983
148	Finger a servizio della Stazione Marittima di Salerno	1.000.000,00											1.000.000,00		interventi fondi AP
149	Prolungamento del Molo Manfredi (<i>nuovo Piano Regolatore Portuale</i>)	7.500.000,00												7.500.000,00	da rep.
150	Briccole p.g. n.25 (<i>realizzazione briccola n.5 e riparazione briccola n.2</i>)	765.000,00					575.000,00					40.000,00	150.000,00		L.296/06 c.983 L.413/98
151	Realizzazione bitte di omeggio radice Molo Manfredi	150.000,00					150.000,00								L.413/98