

## INDICE

### Piano Operativo Triennale 2013/2015

<b>Introduzione</b>	3
<b>1) La Politica Comunitaria sui Porti e la problematica dei c.d. "aiuti di Stato"</b>	4
<b>2) L'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali</b>	9
<b>3) Il trasporto marittimo nel bacino del Mediterraneo</b>	16
3.1 La rinnovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi	17
3.2 Lo Short Sea Shipping nell'Area Med	18
<b>4) L'andamento dei traffici nei Porti di Napoli e di Castellammare di Stabia - Previsioni e prospettive di sviluppo per il triennio 2013/2015</b>	22
4.1 Traffico commerciale	22
4.1.1 Traffico container	24
4.1.2 Le rinfuse e i "Ro-Ro"	26
4.2 Le previsioni di sviluppo dei traffici commerciali	28
4.3 Traffico passeggeri	30
4.3.1 Traffico crocieristico nel porto di Napoli	36
4.4 Le previsioni di sviluppo del traffico passeggeri	38
4.5 L'attività cantieristica: il settore delle costruzioni e riparazioni navali	40
<b>5) Il Piano Regolatore Portuale del Porto di Napoli</b>	43
5.1 Lo stato dell'arte ed il completamento delle procedure	43
5.2 Il Grande Progetto	46
5.3 La problematica dell'escavo dei fondali	56
<b>6) Il Piano delle Opere</b>	58
6.1 La programmazione triennale 2013/2015	58
<b>7) L'operatività del porto</b>	64
7.1 La logistica e le aree retro portuali: linee evolutive	64
7.2 Le Autostrade del Mare	67

7.3	Il lavoro portuale temporaneo	69
7.4	Il sistema dei controlli doganali	71
7.5	L'attuazione del Piano di Security	73
<b>8)</b>	<b>Servizi di interesse generale</b>	<b>76</b>
8.1	Servizio idrico	76
8.2	Servizi ecologici	76
8.3	Servizi Stazioni Marittime	77
8.4	Servizio manovra carri ferroviari	78
8.5	La Società partecipata LOGICA	79
<b>9)</b>	<b>I nuovi servizi di interesse generale</b>	<b>82</b>
9.1	Piano energetico portuale	82
9.2	Piano della comunicazione e dell'informazione	82
<b>10)</b>	<b>La politica ambientale</b>	<b>83</b>
<b>11)</b>	<b>L'attività regolamentare</b>	<b>88</b>
11.1	L'attuazione della normativa sulla trasparenza e la legalità	88
<b>12)</b>	<b>Le funzioni del porto di Castellammare di Stabia ed il nuovo Piano Regolatore</b>	<b>90</b>

## Introduzione

Il Piano Operativo Triennale è il documento tecnico-amministrativo programmatico rappresentativo degli eventi e delle *performances* che un porto si propone per soddisfare gli interessi pubblici e privati coinvolti.

Dall'esame del precedente P.O.T. 2011-2013 dei Porti di Napoli e di Castellammare di Stabia è possibile rilevare che se da un lato si è dato inizio ad alcune rilevanti attività (quali dragaggio di una parte dei fondali, inizio lavori della nuova Darsena di levante), dall'altro risultano ancora delle opere incompiute, quali il completamento stesso del dragaggio dei fondali, della gran parte delle infrastrutture portuali previste dal Programma Triennale delle opere, della riorganizzazione della cantieristica, della revisione dei piani d'impresa, della realizzazione di una migliore viabilità portuale per agevolare le attività di imbarco, soprattutto delle c.d. "Autostrade del Mare".

Inoltre, vanno riprese ed implementate le ipotesi, già contemplate nel P.O.T. 2011-2013, dell'attivazione di procedure ad evidenza pubblica per assegnare a terzi servizi di interesse generale, quali quelli dell'illuminazione portuale e la manutenzione ordinaria e straordinaria dei Porti di Napoli e di Castellammare di Stabia, il Piano energetico ed il Piano della comunicazione e dell'informazione.

In verità, il triennio 2011-2013 è stato caratterizzato da elementi di novità che hanno concentrato le energie e le risorse sul "Grande Progetto" per i Porti di Napoli e di Castellammare di Stabia, originato dalle linee di indirizzo approvate nell'anno 2011 (successive dunque all'elaborazione del POT 2011/2013) e dalla elaborazione del Nuovo Piano Regolatore del Porto di Napoli, che è ancora in corso di definizione procedimentale dopo le avvenute approvazioni.

Occorre, quindi, riprendere con urgenza le cosiddette "incompiute", come peraltro già in parte evidenziato nella relazione annuale recentemente approvata dal Comitato Portuale (30.05.2013) e con riferimento anche alla problematica del rapporto tra città e Porto (progetto *Waterfront*), alla necessaria valorizzazione del Terminal crocieristico e dei collegamenti delle Autostrade del Mare ed allo sviluppo di piattaforme informatiche per realizzare una concreta interazione tra i operatori economici.

## 1. La Politica Comunitaria sui Porti e la problematica dei c.d. "aiuti di Stato"

L'Unione Europea, da oltre un decennio, promuove la costituzione di un sistema portuale comune come valore aggiunto all'economia europea dei trasporti e al benessere globale.

Per il perseguimento di tale specifico obiettivo, l'E.S.P.O. (European Sea Ports Organization) sta proficuamente seguendo, in sede di Commissione Europea, la Comunicazione e la proposta di Regolamento in materia di politica portuale. Regolamento che riconosce il ruolo centrale dell'Autorità Portuale ed il cui iter approvativo va adeguatamente seguito e supportato, anche attraverso Assoporti.

In tale scenario due le questioni particolarmente delicate: quella degli aiuti di Stato e quella dell'identificazione, sempre in sede europea, tra "impresa" ed Autorità Portuale.

Il panorama europeo dei modelli di gestione dei porti si presenta quanto mai variegato, con un differente grado di incidenza dei poteri amministrativi delle autorità pubbliche preposte, che talora varia persino all'interno del singolo Stato, a seconda della tipologia di struttura portuale presa in considerazione.

Inoltre, l'intero settore è in rapida evoluzione, per far fronte al costante "cambiamento" dei mercati: proprio questa è la principale ragione della difficoltà, da parte dell'Unione Europea, di munirsi di una disciplina unitaria, contrariamente a quanto accade in altri pur relevantissimi ambiti economici.

A seconda dello specifico *status* giuridico e delle funzioni in concreto svolte si è soliti distinguere differenti modelli di "Ente Portuale", in relazione a quelli presenti nei singoli Stati Membri: **a) *Landlord Port***, dove l'ente di gestione è responsabile della valorizzazione del territorio e provvede, pertanto, alla realizzazione delle infrastrutture (banchine, zone di parcheggio, di carico e di scarico delle merci), affidando ai privati l'esclusiva gestione dei traffici e dei servizi portuali accessori agli stessi; **b) *Tool Port***, dove l'ente di gestione si occupa, oltre che della creazione, anche dell'utilizzo delle infrastrutture, erogando servizi accessori; **c) *Operative o Service Port***, dove il porto resta completamente in mano pubblica: l'ente di gestione provvede, altresì, a gestire e svolgere le operazioni portuali; **d) *Company Port***, dove il porto è interamente privatizzato.

La normativa comunitaria è orientata a sancire l'obbligatoria separazione tra l'amministrazione del porto, da una parte, e lo svolgimento delle attività economiche (con il perseguimento del massimo profitto) dall'altra.

Obiettivo che oggi non può dirsi certo raggiunto: è proprio la mancanza di tale netta separazione che rappresenta uno dei principali fattori di distorsione nell'accesso alle infrastrutture portuali da parte delle imprese interessate, con una conseguente distorsione delle regole della concorrenza nel mercato di riferimento.

In una prospettiva di futura regolamentazione uniforme a livello comunitario sembra, dunque, maggiormente realistico, distinguere le funzioni di politica territoriale ed economica (esercitate dalle Autorità Portuali), da quelle strettamente commerciali/imprenditoriali (esercitate dagli imprenditori/ operatori/concessionari).

È evidente che in questa prospettiva il discorso ritorna sui c.d. "aiuti di Stato", ma è del pari evidente che in mancanza di interventi a carattere strategico, logistico ed infrastrutturale, buona parte della portualità italiana non sarà in grado di rispondere alle esigenze del mercato e la domanda che resterà insoddisfatta dal nostro sistema portuale otterrà ben presto risposta da parte di altri Stati, con la conseguente perdita di notevoli opportunità di sviluppo.

Lo stesso Grande Progetto del Porto di Napoli denominato: "*Logistica e Porti. Sistema integrato portuale di Napoli*", di cui si tratterà diffusamente nei paragrafi successivi, rappresenta una *chance* irripetibile per il nostro scalo, anche se la sorte di tale intervento è sensibilmente influenzata dalla citata problematica degli aiuti di Stato che, ai sensi dell'art. 107 T.F.U.E. (Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea), comprendono vantaggi economici (di natura strettamente commerciale) attribuiti a determinati beneficiari.

La Commissione Europea suole, infatti, distinguere le infrastrutture portuali in: *public general infrastructures* (infrastrutture accessibili dalla generalità dell'utenza), in linea di massima legittimamente finanziabili con risorse pubbliche, e *user specific infrastructures* (dirette a specifici operatori), in linea di principio non finanziabili in quanto il sussidio rappresenterebbe illegittimo aiuto di Stato.

Nel caso del porto di Napoli, dovrebbe trattarsi di *public general infrastructures*: investimenti infrastrutturali in favore del sistema generale "porto", di natura pubblicistica e direttamente discendenti dall'esercizio di prerogative di pubblici poteri.

Il beneficiario deve essere comunque un'impresa che, secondo la definizione adottata dalla Corte di Giustizia europea, nel contesto del diritto della concorrenza, è qualsiasi entità che, indipendentemente dal suo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento, eserciti un'attività autonoma economicamente rilevante, che offre beni e servizi sul mercato.

Le Autorità Portuali non possono essere considerate "imprese": esse esercitano attività non economiche, che si ricollegano con l'esercizio di prerogative di pubblici poteri. La qualifica di attività rientrante nell'esercizio di pubblici poteri (quella delle Autorità Portuali italiane, ndr.) o di attività economica (quella di un concessionario/gestore) deve essere effettuata separatamente per ogni attività esercitata da un dato ente.

Nello specifico, le Autorità Portuali, enti con personalità giuridica di diritto pubblico:

- sono istituzionalmente portatrici di esigenze ed interessi collettivi;
- sono titolari di poteri amministrativi e non di gestione;
- sono soggette alla vigilanza di autorità ministeriali (M.I.T. e M.E.F.) e di controllo (Corte dei Conti) sotto il profilo organizzativo (configurazione della Segreteria Tecnico Operativa) e finanziario (approvazione bilancio preventivo e conto consuntivo);
- non forniscono servizi tecnici-nautici (come la Free Port Authority di Ventspils);
- esercitano le proprie funzioni su beni dello Stato (che costituiscono il demanio marittimo) e non beni di proprietà privata o comunale (come avviene per la Free Port Authority di Ventspils - cfr. la c.d. "Legge sulle porte" del 1994 e la Legge su Ventspils porto franco, del 1997).

Nelle Autorità Portuali italiane, infine, le concessioni demaniali marittime vengono assegnate all'esito di procedure pubbliche ed i relativi canoni sono predeterminati dalla Legge e non, come avviene in altri porti (v. porto di Ventspils), attraverso valutazioni effettuate da "esperti indipendenti", a mezzo di criteri comparativi, da una parte, e reddituali, dall'altra.

È evidente, pertanto, che le misure previste dal Grande Progetto non possono costituire aiuto di Stato, per l'insussistenza dei presupposti di cui all'art. 107 T.F.U.E.: nessuna alterazione della concorrenza.

Ciò nonostante, due recenti casi hanno determinato un cambiamento degli orientamenti della Commissione Europea che, sia pur se limitatamente ai porti del Pireo e di Ventspils, è giunta a

ritenere che tutte le Autorità Portuali agiscano come imprese esercenti rilevanti attività economiche.

Ne discende che la tradizionale distinzione tra infrastrutture generali e commerciali nei porti può apparire superata.

Con riferimento alla Free Port Authority di Ventspils, la Commissione, cambiando orientamento rispetto alla precedente decisione del 15.12.2009 (sempre sullo stesso Porto), ha ritenuto gli investimenti programmati di natura strettamente commerciale, sia pur se afferenti importanti ammodernamenti dell'infrastruttura portuale generale <sup>(1)</sup>.

In buona sostanza, ogni tipo di investimento, sia generale (di cui beneficia l'intera comunità portuale) sia particolare (di cui beneficia, in via esclusiva, un singolo /operatore), è sempre commerciale, di natura privatistica e non più pubblicistica. Ogni tipo di investimento, pertanto, costituisce aiuto di Stato.

Nonostante questa semplificazione non appaia ammissibile (sia per le considerazioni esposte in precedenza, sia per le sostanziali differenze esistenti tra le autorità portuali operanti nei diversi Stati membri), ci si vede costretti a confrontarsi con la stessa.

L'art. 107 T.F.U.E. è composto di tre commi: il 1° contiene la nozione di aiuto di Stato "incompatibile"; il 2° prevede delle deroghe *de iure* alla incompatibilità; il 3° prevede delle ipotesi in cui la Commissione Europea può discrezionalmente dichiarare compatibile l'aiuto.

L'art. 107 T.F.U.E. definisce quattro criteri che, cumulativamente, rendono incompatibile l'aiuto di Stato.

In particolare, il sostegno finanziario deve: **1)** esser concesso da uno Stato membro o mediante risorse statali; **2)** conferire un vantaggio al beneficiario, favorendo determinate imprese commerciali o la produzione di determinate merci (ovvero ha carattere selettivo); **3)** falsare, o potenzialmente falsare, la concorrenza; **4)** incidere sugli scambi fra Stati membri.

In relazione al Grande Progetto la questione è all'attenzione della Commissione Europea, tramite la Regione Campania.

Quando il beneficiario è il sistema portuale nel suo complesso, è quanto mai difficile individuare un singolo beneficiario, in quanto tutti coloro che intendono accedere al porto (al

---

(1) Costruzione di un terminal, di due banchine, la ricostruzione di una diga, il dragaggio del bacino portuale, la costruzione di accessi ferroviari, la ristrutturazione di approdi per le imbarcazioni dell'Autorità Portuale ed il consolidamento della riva del canale.

mercato) hanno la possibilità di fruire dei vantaggi infrastrutturali realizzati. Nessun pregiudizio, neanche potenziale, agli scambi intracomunitari, nessuna "portata selettiva" dell'aiuto, liberamente fruibile da chiunque acceda al mercato. E, comunque, nessun vantaggio economico per eventuali futuri concessionari considerato che i canoni di concessione saranno predeterminati al valore di mercato.

Ne discende che i costi totali dell'investimento, se e quando destinati ad eventuali futuri concessionari, saranno completamente recuperati con i canoni di concessione (oltre che con entrate diverse), sottoposti a verifiche periodiche.



## 2. L'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali

Le Autorità Portuali, ai sensi dell'art. 6 s.c. della L. 84/94 <sup>(2)</sup>, hanno personalità giuridica di diritto pubblico e sono dotate di autonomia amministrativa, salvo quanto disposto dal successivo art. 12 <sup>(3)</sup>, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla stessa Legge.

Le Autorità Portuali possono considerarsi enti pubblici economici non nazionali, in linea con quanto evidenziato dal Consiglio di Stato, sez. II, parere n. 2361 del 25.7.2008 secondo cui:

**a)** *anche se le AA.PP. non funzionano come un'impresa privata, esse sono state create, al pari degli enti pubblici economici, per intervenire con poteri di varia natura in un settore importante dell'economia nazionale, costituito dai traffici commerciali marittimi; b)* *l'interesse pubblico sotteso alla creazione di questi enti è prettamente economico (sviluppo del commercio via mare) senza gravare sulle finanze pubbliche e con una gestione tendenzialmente autosufficiente; c)* *altro indice della natura economica delle AA.PP. è nella qualità tecnico-professionale-manageriale (non burocratica) del Presidente, scelto necessariamente fra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale; d)* *le AA.PP. non possono annoverarsi tra le amministrazioni statali, centrali e periferiche, cui fa riferimento il D. Lgs. n. 165 del 2001; e)* *le AA.PP. hanno una forte connotazione economica che si risolve nella concreta ingerenza in attività prettamente industriali e commerciali, anche se operata indirettamente attraverso gli strumenti di diritto pubblico della concessione (v., ad esempio, i servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale), dell'appalto pubblico (per la manutenzione ed esecuzione delle opere portuali);*

---

(2) L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico, è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge\*. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla L. n. 70 del 1975, e successive modificazioni, nonché le disposizioni di cui al D. Lgs. n. 29 del 1993, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per quanto specificamente previsto dal comma 2 dell'art. 23 della presente legge. \* Periodo così sostituito dall'art. 8-bis D.L. 30.12.1997 n. 457, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione 27.2.98 n. 30.

(3) Vigilanza sull'autorità portuale. 1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione. 2. Sono sottoposte all'approvazione dell'autorità di vigilanza le delibere del presidente e del comitato portuale relative: a) all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo; b) alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa; c) [alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 5] \* 3. La vigilanza sulle delibere di cui al comma 2, lettera a), è esercitata dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro. 4. Qualora l'applicazione dell'autorità di vigilanza non intervenga entro quarantacinque giorni dalla data di ricevimento delle delibere, esse sono esecutive.

\*Lettera abrogata dall'art. 8-bis D.L. 30.12.1997 n. 457, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione 27.2.1998, n. 30.

*dell'autorizzazione al compimento delle operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale; f) i porti vengono classificati sulla base della loro "rilevanza economica" ed in relazione ad una serie di parametri anch'essi esclusivamente economici quali: entità del traffico, capacità operativa degli scali, livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra (cfr. art. 4 L. 84/94).*

L'art. 6, comma 1, lett. a) della L. 84/94 attribuisce alle Autorità Portuali i compiti di indirizzo, programmazione, promozione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti connessi a tale attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'art. 24.

Le Autorità Portuali sono sottoposte alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul bilancio preventivo e sul conto consuntivo (di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze) nonché sull'organigramma del personale, con l'approvazione della pianta organica per verificarne la compatibilità economica rispetto agli sviluppi del Porto (art. 12 L. 84/94).

Il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità Portuali è soggetto al controllo della Corte dei Conti (art. 6 n. 4 L. 84/94).

Il bilancio preventivo è obbligatoriamente in pareggio o in avanzo (art. 9, comma 3, lett. d, L. 84/94).

Le Autorità Portuali, pur se non hanno compiti diretti di gestione delle attività economiche (imbarco e sbarco merci, fornitura di servizi alle navi, ecc.) esercitate nei Porti, costituiscono una "complessa organizzazione", nella quale sono coinvolti organismi di diritto privato (società, imprenditori, operatori economici) e statali (Comitato Portuale), con la funzione (di rilevanza nazionale o internazionale, secondo la classe di appartenenza) interessante l'economia nazionale (Corte Costituzionale n. 378/2005).

Esse non possono esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione in società, le operazioni portuali e le attività ad esse strettamente connesse, mentre possono partecipare a società finalizzate alla promozione della logistica.

Le risorse economiche delle Autorità Portuali sono costituite: **a)** dai canoni di concessione che i terminalisti corrispondono per l'utilizzo di aree/banchine portuali a loro assegnate e per canoni di concessioni rilasciate ad altri operatori (industriali e commerciali); **b)** dai proventi (canoni) per il rilascio di autorizzazioni alle imprese; **c)** dal gettito dei "diritti portuali" (tassa di ancoraggio ed erariale sulle merci, incassate dalla Dogana e devolute alle Autorità Portuali dal 1.1.2007; "tassa portuale" sulle merci imbarcate e sbarcate, incassata dalla Dogana e devoluta alle Autorità Portuali dal 2006); **d)** dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici; **e)** da entrate diverse.

L'autonomia amministrativa e finanziaria delle Autorità Portuali è seriamente compromessa dalla classificazione dell'ISTAT che, purtroppo, è stata assunta dal Legislatore (e dalla giurisprudenza più recente ...) quale termine di riferimento per il controllo e per il contenimento della spesa pubblica nel settore della Pubblica Amministrazione.

Tutto trae spunto dal "Regolamento 25.6.1996 n. 2223, in G.U.C.E. 30.11.1996 n. 310", istitutivo del Sistema Europeo dei Conti 1995 (denominato **SEC 95**), in applicazione del quale ogni unità istituzionale viene classificata nel Settore S13 (Settore "Amministrazioni Pubbliche") sulla base di criteri di natura prevalentemente economica, indipendentemente dal regime giuridico che la governa.

Lo Stato Italiano, con la Legge 30.12.2004 n. 311 (Finanziaria 2005), nell'art. 1 comma 5 disponeva che *"... al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di finanza pubblica stabiliti in sede di Unione Europea ... per il triennio 2005-2007 la spesa complessiva delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato, individuate per l'anno 2005 nell'elenco 1 allegato alla presente legge e per gli anni successivi dall'ISTAT con proprio provvedimento pubblicato nella Gazzetta Ufficiale ..."*.

In ultimo, con il D.L. 2.3.2012 n. 16 convertito in Legge 26.4.2012 n. 44, all'art. 5 n. 7, si è modificato l'art. 1, comma 2, della Legge 196 del 31.12.2009, nei seguenti termini: "Ai fini della applicazione delle disposizioni in materia di finanza pubblica, per amministrazioni pubbliche si intendono, per l'anno 2011, gli enti e i soggetti indicati a fini statistici nell'elenco oggetto del comunicato dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) in data 24 luglio 2010, pubblicato in pari data nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 171, nonché a decorrere dall'anno 2012 gli enti e i soggetti indicati a fini statistici dal

predetto Istituto nell'elenco oggetto del comunicato del medesimo Istituto in data 30 settembre 2011, pubblicato in pari data nella Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana n. 228, le Autorità indipendenti e, comunque, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni".

La Legge 31.12.2009 n. 196, art. 1 comma 3, recita " *La ricognizione delle amministrazioni pubbliche di cui al comma 2 è operata annualmente dall'ISTAT con proprio provvedimento e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale*".

Sulla scorta della citata normativa, pertanto, l'ISTAT predispone l'Elenco delle unità istituzionali che fanno parte del Settore S13, i cui conti concorrono alla costituzione del Conto economico consolidato delle Pubbliche Amministrazioni.

L'ISTAT ha inserito le Autorità Portuali nel Settore S 13 quali "organismi pubblici che gestiscono e finanziano un insieme di attività, principalmente consistenti nel fornire alla collettività beni e servizi non destinabili alla vendita".

La legittimità del detto elenco è stata, in ultimo, dichiarata dal T.A.R. Lazio con la ben nota sentenza 5989/2013, nonostante le Autorità portuali non gravino sul bilancio dello Stato e - quindi - godano di quell'autonomia finanziaria che il Manuale SEC 95 ritiene probante al fine di escludere una qualificazione come "amministrazione pubblica".

Non può sottacersi, infatti, che la parte più rilevante delle proprie entrate è costituita da corrispettivi versati dagli operatori del settore a fronte delle prestazioni rese dalle Autorità portuali. Essi, si badi, non hanno natura fiscale, ma si configurano come veri e propri corrispettivi per l'attività che le Autorità svolgono a favore dei soggetti operanti nel settore di competenza.

Ciò è stato chiarito, una volta per tutte, dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 102 del 2008, ove si è scritto che, " *i diritti aeroportuali previsti dalla legge 5 maggio 1976, n. 324 (Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile) non costituiscono tributi, ma corrispettivi civilistici di alcuni servizi aeroportuali (in tal senso, Corte di cassazione, sentenza n. 379 del 2008, nonché la sentenza di questa Corte n. 51 del 2008)*".

La stessa identica conclusione deve essere raggiunta per le c.d. tasse portuali, che hanno la medesima natura dei diritti aeroportuali.

Per tutte le plurime ragioni ora indicate, pertanto, dovrà intervenirsi in sede parlamentare dove è in corso di discussione la modifica della L. 84/94: questo il primo obiettivo del nuovo P.O.T. che, nella denegata ipotesi contraria, difficilmente troverà soddisfacente realizzazione.

Appare, altresì, opportuno sottolineare che la conclusione del sistema di finanziamento delle opere infrastrutturali portuali attraverso specifiche leggi ha determinato un sostanziale blocco dei finanziamenti statali (ad eccezione di ciò che concerne i fondi perequativi ex art. 1 comma 983 legge 296/06 che prevede la ripartizione di un fondo perequativo tra le Autorità Portuali) e sta spostando sempre più l'attenzione sul margine dell'attività in conto esercizio che deve creare le risorse necessarie per finanziare gli investimenti.

In questo scenario, il bilancio di previsione si fonda, sempre di più, in maniera sostanziale su risorse proprie dell'Autorità Portuale essendo oramai in corso di completamento le opere ricadenti nei finanziamenti statali (come, ad esempio, legge 166/02 e legge 388/00).

Risulta mai applicata la legge finanziaria 2008 (art. 1 comma 247 e seguenti) in cui era prevista una fonte di ulteriore finanziamento per le Autorità Portuali consistente nell'attribuzione dell'extragettito sulle accise e sull'iva riscosse nei singoli porti rispetto all'anno precedente.

Tale meccanismo, finalizzato al reperimento di fondi da destinare alla realizzazione delle opere di infrastrutturazione, è stato definitivamente abrogato dall'art. 14 decreto legge 83/2012, convertito con legge 134/2012, che inserisce l'art. 18 bis nella legge 84/94; tale articolo istituisce, inoltre, un nuovo meccanismo di finanziamento delle 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.

1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo l'articolo 18 e' inserito il seguente:  
«Art. 18-bis (Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti). - 1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, e' istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 70 milioni di euro annui.
2. Entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nonché la quota da iscrivere nel fondo.
3. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione del presente articolo.
4. Il fondo di cui al comma 1 e' ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.
5. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, le autorità portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed

*integrazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.*

*6. Sono abrogati i commi da 247 a 250 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244.».*

La portata della nuova previsione normativa non è, allo stato, valutabile, attesa la mancanza di riferimenti concreti e la mancanza di strumenti per la quantificazione del gettito prodotto dall'iva nei porti di riferimento.

Si segnala, di contro, che l'art. 15 del cd. decreto sviluppo 2012 recante "Disposizioni finanziarie in materia di infrastrutturazione portuale" conferma i fondi trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara sono stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto: per cui, i finanziamenti non rientranti nella predetta fattispecie sono revocati e le relative risorse sono destinate ad investimenti analoghi già cantierabili. A causa di tale previsione sono già stati revocati fondi per circa 15 milioni di euro.

In questo quadro è opportuno tenere anche conto delle varie leggi sulla finanza pubblica (cd spending review) che oltre a fissare limiti alle spese degli enti pubblici impongono anche un trasferimento al bilancio dello stato: questo tipo di finanza costa al bilancio dell'A.P. Napoli circa 450 mila euro che costituiscono ulteriori risorse sottratte alla gestione del porto.

Stante la situazione attuale appare difficile immaginare che i grandi interventi strutturali possano essere finanziati con risorse proprie dell'ente atteso che il margine della gestione viaggia su valori di scala assolutamente incomparabili ai fabbisogni per le grandi opere.

### 3. Il trasporto marittimo nel bacino del Mediterraneo

Il Mediterraneo ed i suoi porti sono interessati da nuove dinamiche e opportunità di crescita determinate dai fenomeni congiunturali e dai mutamenti degli equilibri geopolitici. 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 intramediterranei dovuta allo sviluppo dei Paesi della Sponda Sud-Est. 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.

L'attenzione va rivolta alle rotte internazionali, quindi al *transhipment* da un lato ed allo *Short Sea*, quindi della navigazione di cabotaggio dall'altro, segnalando l'impatto che i fenomeni post crisi, principalmente gigantismo navale e investimenti infrastrutturali da aree dei paesi della sponda Sud-Est, hanno avuto sulla configurazione portuale del Mediterraneo. 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.

Ulteriore attenzione va rivolta all'ulteriore sviluppo delle *Autostrade del Mare* in Italia, che potranno costituire un importante strumento per l'avvicinamento tra l'Europa comunitaria e i Paesi della Sponda meridionale e quindi per il processo di integrazione euro-mediterranea nel quale il nostro Paese potrà assolvere un ruolo da protagonista.



### 3.1 La rinnovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi

Negli ultimi anni si è assistito ad un progressivo rafforzamento del ruolo del Mediterraneo nelle principali direttrici di traffico marittimo. I fattori alla base di questo fenomeno sono riconducibili principalmente a:

- il fenomeno del *gigantismo* delle navi, che ha reso quella Trans - mediterranea la rotta privilegiata per i traffici con il Far East in quanto, a differenza del canale di Panama, il Canale di Suez presenta caratteristiche strutturali compatibili con il transito delle grandi portacontainer;
- la performance economica del Far East e dei Paesi emergenti del Nord Africa che ha determinato un incremento significativo dell'interscambio via mare sulle direttrici commerciali da/per l'Europa e fra le due sponde del Mediterraneo;
- l'impulso dato dall'Unione Europea nel corso dell'ultimo decennio allo *Short Sea Shipping*, fortemente incentivato per ridurre la congestione sulle strade, che oggi rappresenta il 62% del totale delle merci trasportate via mare dall'Unione.

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 i presupposti, non solo geografici ma soprattutto commerciali. 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 colloca un insieme di imprese di dimensioni minori, focalizzate su specifici segmenti di mercato o su particolari direttrici di traffico *short sea*.

### 3.2 Lo Short Sea Shipping nell'Area Med

L'Unione Europea, nel processo di rivisitazione delle reti TEN, sta indirizzando gli Stati membri verso un sistema di trasporto intermodale ed ecosostenibile, verso la creazione di un network di porti di rilevanza strategica su cui concentrare risorse e investimenti sia pubblici che privati e verso una maggiore coesione territoriale tra partner comunitari e Paesi terzi. In tale contesto si collocano gli sforzi compiuti per lo sviluppo dello *Short Sea Shipping (SSS)*, finalizzato a:

- Una riduzione della congestione stradale, con la conseguente attenuazione delle esternalità negative ad essa connesse (quali tasso di incidentalità e inquinamento ambientale);
- Una concentrazione del traffico merci su direttrici logistiche marittime;
- Una maggiore coesione economica e sociale tra gli Stati membri.

Il fulcro della strategia europea di promozione dello *Short Sea Shipping* è costituito dal progetto "Autostrade del Mare" (AdM), che mira, in modo diretto, allo spostamento di una quota significativa del traffico merci dal vettore stradale al trasporto marittimo a corto raggio. Una rete AdM integrata agevolerà l'obiettivo di creazione nel bacino del Mediterraneo di una grande nuova area di "libero scambio": un mercato unico euro mediterraneo, ma anche sviluppo di mercati interni locali e orientati all'export, per la promozione degli scambi e della libertà di circolazione delle persone e delle merci.

Non è un caso che "Autostrade del Mare e terrestri" rientri tra i 6 progetti prioritari che gli Stati membri dell'UpM hanno deciso di portare avanti con l'obiettivo di contribuire al riavvicinamento tra paesi mediterranei ed europei.

Nello specifico, l'espressione "Autostrade del Mare" sta a indicare il trasporto combinato strada-mare di merci e, ove opportuno, anche passeggeri, effettuato essenzialmente mediante l'utilizzo di navi Ro-Ro, Lo-Lo, e miste Ro-pax. L'avvio di tale iniziativa prevede:

- L'attivazione di una fitta rete di collegamenti marittimi transnazionali, schedulati (ad orario pubblicato) frequenti e affidabili;
- La realizzazione di infrastrutture portuali dedicate (quali impianti e piattaforme logistiche, aree di stazionamento, terminali Ro-Ro) necessarie a supportare lo sviluppo di un servizio di trasporto intermodale marittimo di grande volume e frequenza elevata.

La navigazione tramite navi Ro-Ro rappresenta, inoltre, una delle modalità su cui puntano la politica comunitaria per lo sviluppo dell'intermodalità. Tale tipologia di trasporto si configura, infatti, come uno dei principali antagonisti al "tutto strada", rispetto al quale presenta numerosi vantaggi:

- costi complessivi più competitivi, soprattutto nel caso di trasporto "non accompagnato" (ovvero imbarco sui traghetti dei soli rimorchi) sulle distanze medio - lunghe;
- significativo abbattimento dei costi ambientali e sociali connessi alla riduzione del congestionamento del sistema autostradale;
- investimenti relativamente contenuti per l'ammodernamento e/o realizzazione delle infrastrutture di supporto al traffico Ro-Ro.

Le Autostrade del Mare e lo *Short Sea Shipping* sono una risorsa strategica per l'Europa e in particolare per l'Italia, in quanto sistema che, quando correttamente integrato, oltre a ridurre l'impatto ambientale del trasporto delle merci, consente di raggiungere i nuovi mercati emergenti dai quali ci si attende un forte sviluppo economico. Nel corso dell'ultimo decennio il trasporto marittimo a corto raggio nell'ambito del *Southern Range* ha conosciuto una fase particolarmente positiva, contrassegnata dal consistente aumento dei flussi movimentati, merci e passeggeri, e da un significativo sviluppo del sistema di rotte attivate.

Le navi Ro-Ro che trovano impiego principalmente su rotte a breve-medio raggio, hanno riscosso negli anni un grande successo commerciale in ragione dei vantaggi, economici ed operativi, offerti rispetto alle navi tradizionali:

- elevata capacità di integrazione con altri sistemi di trasporto;
- flessibilità nella capacità di trasporto, potendo imbarcare ogni tipo di carico (passeggeri, container, auto, rimorchi, merci pallettizzate, etc.): ciò consente di frazionare il rischio e di raggiungere più rapidamente la sostenibilità economica;

- velocità delle operazioni commerciali di carico/scarico, stivaggio e ormeggio;
- possibilità di utilizzare impianti di supporto meno complessi, essendo in grado di operare, ad esempio, anche in presenza di bassi fondali o in assenza di mezzi di sollevamento.

Inoltre, l'aumento della velocità di crociera delle navi traghetto (fino a 25 nodi per i Ro-Ro cargo e intorno ai 30 nodi per i Ro-Ro pax) ha ulteriormente incrementato l'efficienza di tale mezzo, che è divenuto il vettore chiave per lo sviluppo del traffico cabotiero nel Mediterraneo, soddisfacendo la crescente esigenza di trasporto intermodale *door to door*.

Con riferimento al segmento della navigazione a corto raggio nell'ambito del bacino mediterraneo, il contesto competitivo si caratterizza per:

- la forte concorrenza sulle rotte/destinazioni a maggiore valenza commerciale;
- il posizionamento delle imprese minori su specifiche direttrici di traffico;
- la costante attenzione al livello qualitativo del servizio offerto;
- il processo di integrazione nella catena logistica;
- la spinta alla formazione di accordi e *joint venture* finalizzati all'attivazione/potenziamento dei servizi.

Ad oggi l'assetto del mercato dei trasporti Ro-Ro è dominato da operatori impegnati in strategie di ampliamento del business all'interno del bacino mediterraneo, attraverso:

- l'estensione della rete di porti serviti e il presidio dei mercati in forte espansione, con il lancio di nuove linee e il rafforzamento delle linee regolari esistenti;
- l'attuazione di politiche commerciali aggressive sul fronte dei prezzi e attente allo standard qualitativo dell'offerta.

Sebbene il comparto dei servizi marittimi di cabotaggio si qualifichi come attività *capital intensive*, i costi di investimento sono più contenuti rispetto a quelli necessari per svolgere il servizio lungo le rotte transcontinentali.

L'operatività sulle tratte di medio-corto raggio, infatti, richiede, non tanto la disponibilità di un'ampia flotta o di navi di grandi dimensioni, quanto piuttosto la capacità di offrire ai clienti servizi specializzati *tailor made*, contraddistinti da flessibilità in termini di orari e di porti scalati. In generale, gli aspetti su cui le imprese fanno leva per rafforzare la propria posizione competitiva sono:

- la qualità e affidabilità del servizio;
- la competitività delle tariffe offerte;
- la velocità e le caratteristiche tecnologiche della nave;
- il controllo di un'ampia rete commerciale;
- l'integrazione con le reti di trasporto terrestre.

In tale scenario non si possono che aprire alcuni interrogativi per la portualità italiana: da una parte la grande opportunità di sviluppare nuovi traffici con i porti delle altre sponde del Mediterraneo non può che giovare agli scali nazionali. Tale vantaggio è ancora più evidente se si considera che, oltre al traffico in origine/destinazione di questi Paesi generato dallo sviluppo economico dell'area, laddove questi nuovi porti agiscano da hub, sottraendo traffico agli scali di *transshipment* della Sponda Nord e del Northern Range, si apriranno possibilità di crescita insperate per i porti italiani, con i quali si potranno sviluppare collegamenti di feederaggio. D'altro canto, proprio la presenza di altri hub nel bacino del Mediterraneo, con indubbi vantaggi competitivi in termini di tempi e costi, potrebbe risultare dannosa per i porti di *transshipment* italiani il cui traffico già negli ultimi anni risulta penalizzato.

#### 4. L'andamento dei traffici dei Porti di Napoli e di Castellammare di Stabia - Previsioni e prospettive di sviluppo per il triennio 2013/2015

##### 4.1 Traffico commerciale

Come già rilevato anche nella redazione del POT 2011/2013, nonostante la crisi non è venuta meno la centralità del Mediterraneo, che anzi ha in parte recuperato in termini di appetibilità commerciale, logistica ed infrastrutturale rispetto ai porti del Nord Europa, pur con le dovute contrazioni di traffico.

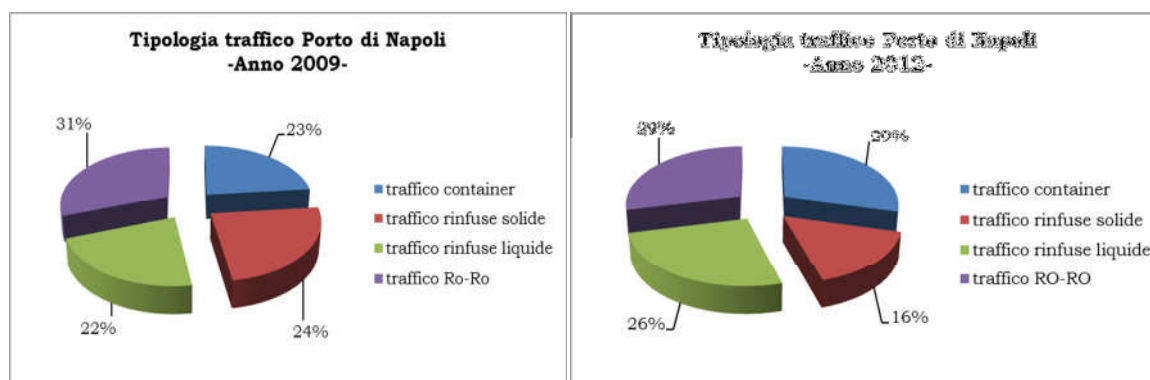
Tra le conferme, vi è la compresenza di diverse tipologie di organizzazione nel trasporto marittimo. Rispetto alle previsioni passate, c'è da sottolineare la perdita di traffico importante dei porti di transhipment, a causa della decisa contrazione dei traffici mondiali, contrazione che ha colpito in misura minore i *regional ports*, tra i quali Napoli, perché le strategie commerciali delle compagnie non sono state le stesse. Infatti, alcuni *carrier* internazionali hanno concentrato i loro traffici e la loro politica di trasporto marittimo sui porti di transhipment e su quelli di destinazione finale, altri hanno, invece, concentrato sui *regional ports* le loro flotte, mentre altri ancora hanno sposato entrambe le modalità di trasporto container. Questo vuol dire che, a differenza di quanto ipotizzato fino a qualche anno fa, non si può ipotizzare la sola crescita del traffico concentrata nei porti di *transhipment*, ma anche in tutti gli altri *regional ports*. La crisi ha visto 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.

È piuttosto complicato dire quale sarà il futuro del traffico container nei prossimi anni, poiché diversi fattori vi concorrono. Da un lato, l'interesse delle compagnie MSC e Cosco, impegnate nella costruzione del nuovo terminal di Levante, conferma che il porto di Napoli, almeno per queste due compagnie, sarà baricentrico per i prossimi anni. Da notare poi che il progetto del Nuovo Terminal, secondo l'ultima versione del Piano Regolatore Portuale, vedrà il tombamento

della Darsena Petroli, con conseguente ulteriore accrescimento della capacità del costruendo terminal container. Dall'altro lato, bisognerà vedere se la concentrazione dei *carriers* su un numero minore di navi per percorsi simili e condivisione degli *slots* con conseguente concentrazione su un numero minore di porti, tra i quali Napoli, fenomeno visto negli anni della crisi, farà rimanere buone quote di traffico nei porti scelti, anche allorquando queste sinergie di difesa dovessero sciogliersi.

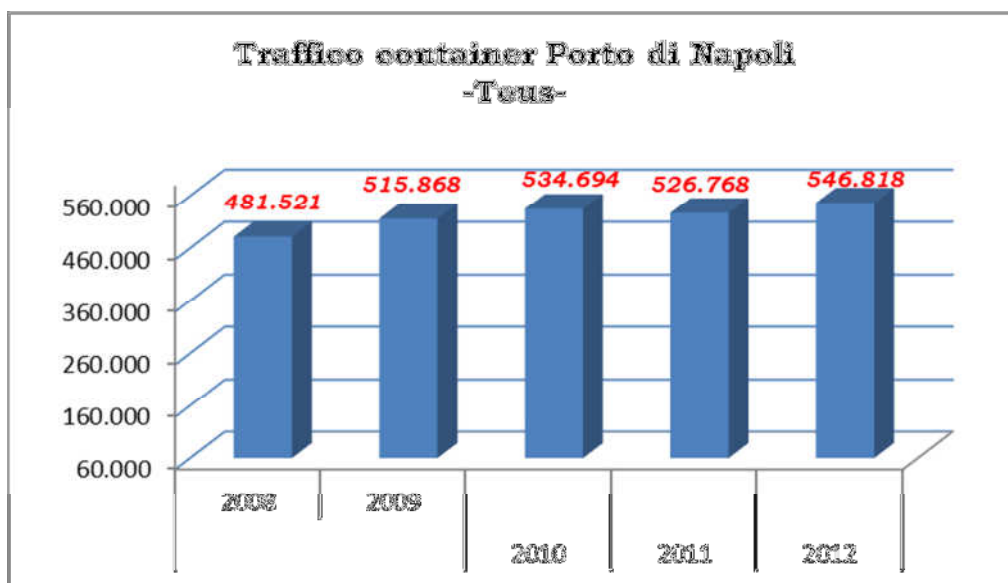
Premesso ciò è opportuno analizzare specificamente l'attività commerciale del porto di Napoli che si articola su diverse voci, quali il traffico container, il traffico di merci rinfuse solide e liquide, il traffico Ro-Ro.

Dai grafici sottostanti è possibile notare come ci sia un indiscutibile spostamento delle quote di traffico di rinfuse solide verso il traffico containerizzato, con un incremento relativo alle rinfuse liquide, e un sostanziale mantenimento della movimentazione Ro-Ro.



#### 4.1.1 TRAFFICO CONTAINER

Il settore containers, dopo le flessioni degli anni passati (precisamente nel 2004 e nel 2005), ha visto un incremento costante in tutti gli ultimi anni, compreso il periodo della crisi, come si evince dal grafico sottostante.

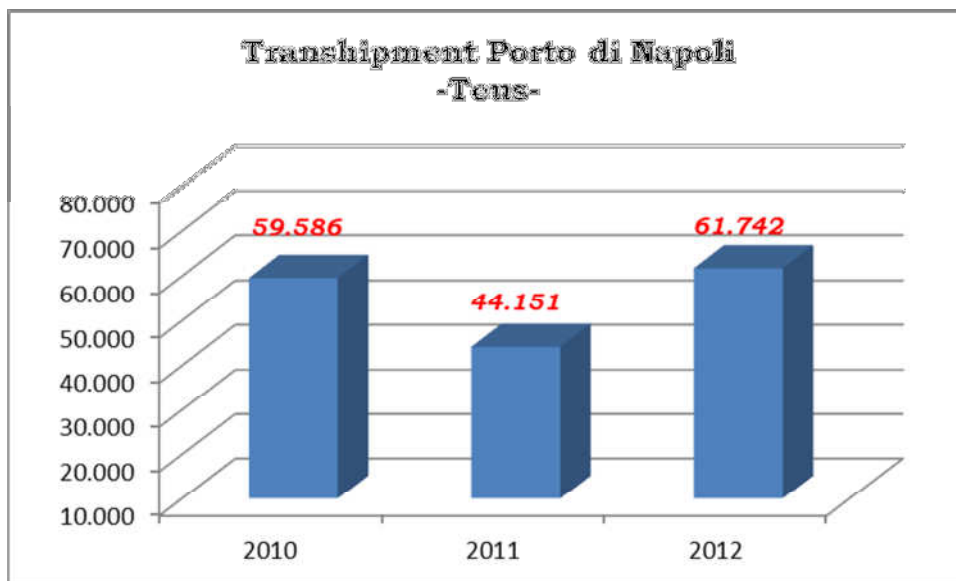


Nel 2012, con 546.818 teus, il porto di Napoli ha registrato la sua migliore performance di sempre, superando il precedente dato del 2010. Questa crescita va ricercata nella buona appetibilità commerciale del porto di Napoli (il capoluogo partenopeo è al centro di un'area urbana ed extraurbana tra le 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.

Una riflessione va fatta anche sulla quota di traffico di transhipment container. Infatti, pur se lo scalo partenopeo non si caratterizza affatto come porto di trasbordo dei container, è parimenti vero che una parte dei container movimentati nello scalo partenopeo, soprattutto negli anni della crisi, sono poi stati reimbarcati su altre navi. Questo fenomeno si spiega con la minore quantità di naviglio in circolazione, e la conseguente necessità di concentrare in meno

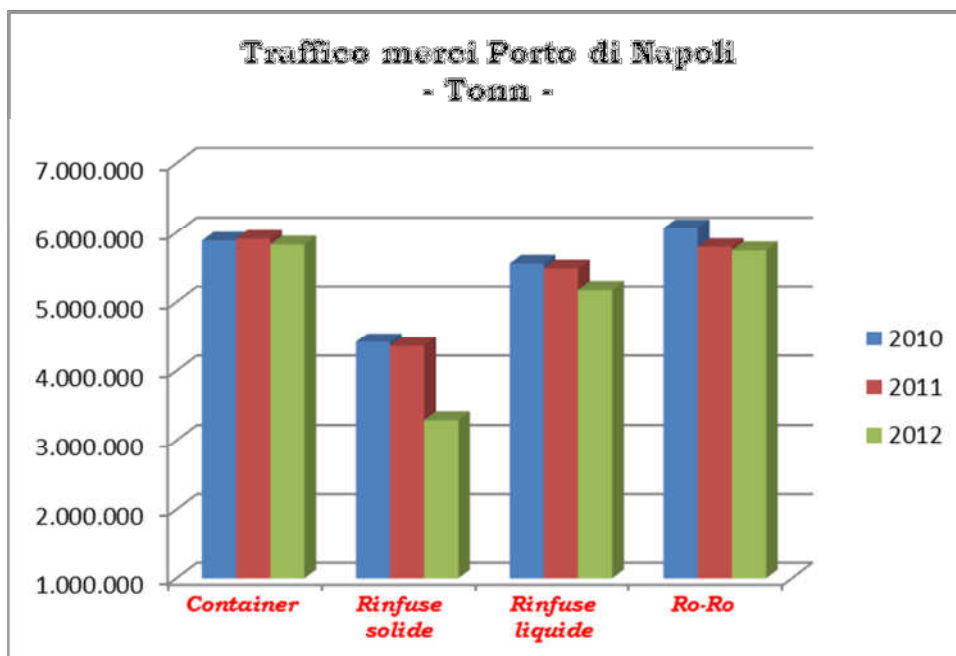


porti selezionati gli scali da effettuare, a scapito del puro modello "hub and spoke" e a vantaggio di altre tipologie miste.



Questo fenomeno è estremamente interessante se si pensa all'utilizzo della costruenda Nuova Darsena di Levante, le cui dimensioni sembrano proprio giustificare una seppur piccola attività di transshipment rispetto alla sola attività di Regional Port.

#### 4.1.2 TRAFFICO RINFUSE E RO - RO



I traffici delle rinfuse solide e liquide hanno risentito abbastanza degli effetti della crisi, in quanto la minore propensione al consumo e la tendenza costante alla containerizzazione (per le 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.

In generale, per quanto riguarda le dinamiche commerciali, come già indicato in documenti passati, il flusso prevalente vede import dall'Oriente (circa il 70% della quota import totale), di ogni tipologia di merce (parti elettriche, prodotti finiti elettronici, giocattoli, ceramiche, corsetteria, prodotti semilavorati, abbigliamento e quanto altro si produce in Oriente), sbarco nel porto di Napoli, e qui rimbarco di 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.

Il traffico Ro-Ro ha confermato la tendenza alla riduzione degli anni passati, attestandosi però su volumi costanti, che nei primi mesi del 2013 sono anche risaliti.

Costante il successo delle rotte Napoli-Palermo e Napoli-Catania, insieme alla linea settimanale per Cagliari.

Queste rotte 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.

Questa 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.

#### 4.2 LE PREVISIONI DI SVILUPPO DEI TRAFFICI COMMERCIALI

È estremamente complicato stilare una previsione credibile per il traffico commerciale del porto di Napoli, per diversi motivi: prima di tutto, per il perdurare della crisi economica nazionale ed internazionale, elemento che sicuramente non aiuta a prospettare performance positive dello scalo partenopeo (in questo, però, in ottima compagnia nazionale ed internazionale).

Infatti, come già accaduto, lo scalo partenopeo potrebbe beneficiare della tendenza alla concentrazione delle compagnie marittime di pochi servizi su pochi porti, e in questi casi, in genere, sono favoriti i porti che abbiano un'alta concentrazione di merci in import/export con connessione forte con il territorio macroregionale di riferimento: il porto di Napoli è sicuramente tra questi. Per cui, diversamente dalla redazione del POT 2011/2013, non sembra utile addentrarci in analisi che tengano presente la domanda potenziale teorica del territorio, in quanto troppe variabili potrebbero contribuire a cambiarne l'esito, non ultima una variante psicologica nuova e di difficile valutazione, quale l'approccio al consumo della popolazione occidentale in generale.

Infatti, è noto che la crisi abbia ridotto i consumi dei beni voluttuari, ma abbia anche ridotto la spesa per elementi primari, quali cibo, abbigliamento essenziale, e così via. C'è da capire se, una volta passata la crisi, ci sarà un ritorno al tipico regime consumistico da parte degli abitanti dei paesi industrializzati o resterà una tendenza a una maggiore razionalizzazione delle spese, con conseguente riduzione permanente della tendenza al consumo. I dati più recenti indicano che quest'atteggiamento, almeno in Italia, sembra già costante, e che nel primo semestre del 2013 i consumi primari si sono ridotti al livello del 1997, anno più "parco" rispetto a tutti quelli a venire.

Un'occasione di crescita del traffico commerciale appare venire dall'integrazione con i grandi nodi logistici regionali, e cioè gli Interporti Sud Europa e Campano. Tale integrazione, sempre auspicata ma mai compiutamente 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" rappresentata dalla Svizzera, l'Austria, le aree meridionali di Germania e Francia. Questa evoluzione, o comunque differenziazione, della funzione del porto di Napoli, permetterebbe di acquisire del traffico aggiunto, 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.

### 4.3 Traffico passeggeri

È uno dei pochi comparti turistici che, oltre a confermare la propria solidità - malgrado gli incidenti avvenuti alla Costa Concordia incagliata all'Isola del Giglio ed alla Costa Allegra, soccorsa da un peschereccio al largo delle Seychelles per un'avaria, e la sfavorevole contingenza economica di cui soffrono altri settori dell'industria turistica - sembra "tenere". Si è registrata, tutt'al più, una leggerissima contrazione, ma gli esperti hanno stimato addirittura una ripresa nel 2013.

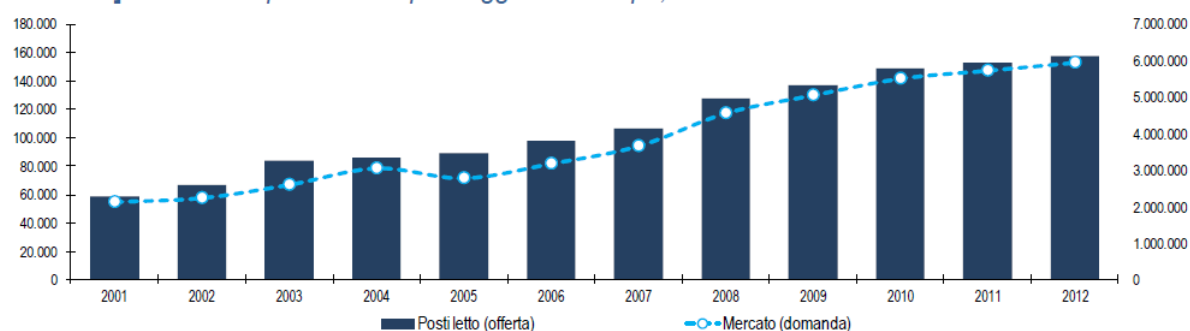
Per quel che riguarda l'andamento del trend italiano, i dati presentati recentemente al Seatrade di Miami, l'appuntamento annuale delle maggiori compagnie crocieristiche mondiali, hanno stimato per il 2012 un decremento dello 0,76 per cento sul precedente anno 2011. Dati, in un certo senso, irrilevanti rispetto alla crescita di questo mercato registrata negli ultimi anni (da 5,7 milioni di turisti nel 1995 ai 19 milioni del 2010). Nel 2011 è stata pari al +17 per cento di traffico crocieristico.

La stagione crocieristica 2012 ha confermato l'Italia come la più importante destinazione europea nel settore delle crociere. Ha coinvolto ben 47 compagnie di navigazione, 148 navi da crociera, ha interessato 12 regioni e 66 porti italiani che, in alta stagione, hanno riguardato una movimentazione passeggeri di oltre 75mila unità al giorno.

Il 2011 è stato archiviato come l'ennesimo anno di crescita del movimento crocieristico mondiale.

Il grafico 1.4 mostra l'evoluzione del numero di posti letto complessivi nell'ultimo quindicennio in Europa. È immediato notare come le linee di crescita di offerta e di domanda seguano un percorso simile, generato da un mutuo influenzarsi che ha visto talvolta la domanda trainare l'offerta e in altri casi il viceversa. Il continente somma dinamiche di mercato relative tanto al Mediterraneo quanto ai mari del nord.

Graf. 1.4] Evoluzione posti letto e passeggeri in Europa, 2011-2012



Fonte: L. Ajamil Bermello (2011), Ajamil & Partners.

Attraverso l'analisi dei movimenti passeggeri nei porti nell'ultimo anno, appare utile mostrare alcuni dati riferiti alla domanda di provenienza europea, evidenziando i Paesi che più rappresentano bacini di origine rilevanti per le compagnie.

La tabella 1.4 mostra un trend di crescita eterogeneo per singolo Paese, ma decisamente sostenuto in ognuno di essi. Due, Regno Unito (con Irlanda) e Germania, concentrano nel 2011 oltre il 50% del mercato dei crocieristi europei, che nel loro totale hanno superato la soglia dei 6 milioni. L'Italia mantiene il terzo posto grazie ad una crescita del 4,8% rispetto allo scorso anno, anche se in termini di quota percentuale si registra un leggero calo imputabile alle performance positive degli altri Paesi non inclusi in questa tabella, capaci di far registrare un incremento del 32%.

Tab 1.4] Crocieristi per Paesi di provenienza, 2009-2011, valori assoluti in migliaia e variazione percentuale 2011/2010

Paese di Origine	2009		2010		2011		Var. % 2011/10
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	
UK e Irlanda	1.533	31	1.622	30	1.700	28	4,8%
Germania	1.026	21	1.219	22	1.388	23	13,9%
Italia	799	16	889	16	923	15	3,8%
Spagna	587	12	645	12	703	12	9,0%
Francia	347	7	387	7	441	7	14,0%
Altri	652	13	690	13	913	15	32,3%
<b>Totale</b>	<b>4.944</b>	<b>100</b>	<b>5.452</b>	<b>100</b>	<b>6.068</b>	<b>100</b>	<b>11,3%</b>

Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition.

Considerando, secondo una diversa prospettiva, i passeggeri per Paese di imbarco, indipendentemente dunque dalla loro nazionalità, è l'Italia a mantenere, anche nel 2011, la leadership europea. Degli oltre 5,5 milioni di turisti crocieristi imbarcatasi da porti di Paesi

dell'Unione Europea, secondo le indicazioni dello European Cruise Council 1,8 milioni (pari ad un terzo sul totale) si sono imbarcati da un porto italiano.

Il dato mostra un leggero calo rispetto ai valori del 2010, frutto in particolare di un incremento degli imbarchi in Spagna, capace di far registrare una crescita di poco inferiore al 20% rispetto allo scorso anno.

**Tab. 1.6]** *Classifica dei Paesi europei per numero di crocieristi imbarcati, valori assoluti e variazioni percentuali 2011/2010*

PAESE	Imbarchi 2011	%	Imbarchi 2010	%	Var. 2011/2010
Italia	1.861.000	33,32%	1.888.000	35,76%	-1,43%
Spagna	1.384.000	24,78%	1.155.000	21,88%	19,83%
UK	878.000	15,72%	837.000	15,85%	4,90%
Germania	375.000	6,71%	361.000	6,84%	3,88%
Grecia	313.000	5,60%	336.000	6,36%	-6,85%
Danimarca	220.000	3,94%	220.000	4,17%	0%
Francia	122.000	2,18%	141.000	2,67%	-13,48%
Paesi Bassi	99.000	1,77%	80.000	1,52%	23,75%
Malta	56.000	1,00%	14.000	0,27%	300%
Cipro	44.000	0,78%	55.000	1,03%	-20%
Portogallo	43.000	0,77%	47.000	0,89%	-8,51%
Svezia	40.000	0,72%	20.000	0,37%	100%
Norvegia	30.000	0,54%	28.000	0,53%	7,14%
Finlandia	20.000	0,36%	18.000	0,34%	11,11%
Altri EU + 3	32.000	0,57%	12.000	0,23%	166,67%
<b>EU+3</b>	<b>5.517.000</b>	<b>98,78%</b>	<b>5.212.000</b>	<b>98,71%</b>	<b>5,85%</b>
Altri (Europa)	68.000	1,22%	68.000	1,29%	0%
<b>Totale</b>	<b>5.585.000</b>	<b>100%</b>	<b>5.280.000</b>	<b>100%</b>	<b>5,78%</b>

Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition.

Nota: Con EU+3 si intendono i paesi dell'Unione Europea + Islanda, Norvegia e Svizzera.

La movimentazione complessiva dei soli passeggeri in transito nei porti europei (escludendo dunque imbarchi e sbarchi) è in netta crescita sul 2010, passando da 25 milioni agli oltre 28 milioni nel 2011.

L'Italia resta saldamente in testa a questa classifica, con il complesso dei porti nazionali a registrare un traffico pari al 23% sul totale continentale (passando da poco più di 5,4 milioni di passeggeri in transito ad oltre 6,5 milioni).



Tab. 1.7] *Passeggeri in transito nei porti dei Paesi europei, 2011 e variazioni assolute 2011/2010*

PAESE	Transiti	Quota	Var. 2011/2010
Italia	6.471.000	23,02%	1.068.000
Spagna	5.255.000	18,69%	344.000
Grecia	4.780.000	17,00%	307.000
Francia	2.167.000	7,71%	157.000
Norvegia	1.947.000	6,93%	154.000
Portogallo	1.069.000	3,80%	144.000
UK	648.000	2,31%	107.000
Altri (dettaglio a dx)	3.838.000	13,65%	167.000
Altri EU + 3	229.000	0,81%	68.000
EU+3	26.404.000	93,93%	2.516.000
Altri (Europa)	1.707.000	6,07%	395.000
<b>Totale</b>	<b>28.111.000</b>	<b>100,00%</b>	<b>2.911.000</b>

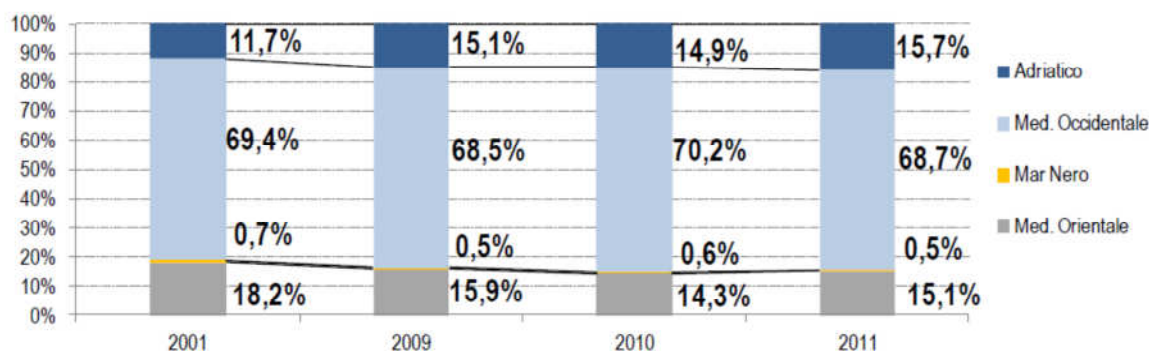
  

Danimarca	483.000	1,72%	-46.000
Svezia	517.000	1,84%	0
Estonia	443.000	1,58%	52.000
Malta	445.000	1,58%	-17.000
Gibilterra (UK)	329.000	1,17%	10.000
Finlandia	356.000	1,27%	41.000
Germania	315.000	1,12%	105.000
Cipro	259.000	0,92%	-12.000
Irlanda	160.000	0,57%	-17.000
Polonia	83.000	0,30%	-57.000
Islanda	137.000	0,49%	-10.000
Benelux	311.000	1,11%	118.000

Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition.

Nota: Con EU+3 si intendono i paesi dell'Unione Europea + Islanda, Norvegia e Svizzera.

Se invece si considera solo il Mediterraneo, il peso dell'Italia sale ulteriormente e si avvicina al 40% del traffico totale passeggeri movimentato nei suoi porti e poco meno di un terzo degli approdi delle navi grazie alle oltre 4.000 nei soli porti membri dell'associazione MedCruise.

Graf 1.8] *L'andamento 2001-2011 della concentrazione del traffico passeggeri nelle 4 macroaree del Mediterraneo, quote percentuali*

È in assoluto il Mediterraneo Occidentale (che annovera i primi due porti dell'intero bacino, Barcellona e Civitavecchia, oltre a quelli delle Baleari e a Napoli, tra gli altri) a confermarsi primo delle 4 aree e a concentrare le quote più significative di traffico, il 68% per passeggeri, il 57% per approdi delle navi.

**Tab. 1.9] Principali porti del Mediterraneo, dati 2011, valori assoluti in migliaia**

	Imbarco / Sbarco	Transito	Totale traffico	Peso Imbarchi
Barcellona	1.500	1.158	2.658	56,43%
Civitavecchia	920	1.480	2.400	38,33%
Venezia	1.448	338	1.786	81,08%
Pireo	560	1.000	1.560	35,90%
Palma de Mallorca	588	841	1.429	41,15%
Napoli	124	1.030	1.154	10,75%
Dubrovnik	17	968	985	1,73%
Livorno	36	947	983	3,66%
Santorini	0	962	962	0,00%
Savona	600	250	850	70,59%
<b>Totale 10 Mediterraneo</b>	<b>5.793</b>	<b>8.974</b>	<b>14.767</b>	<b>39,23%</b>

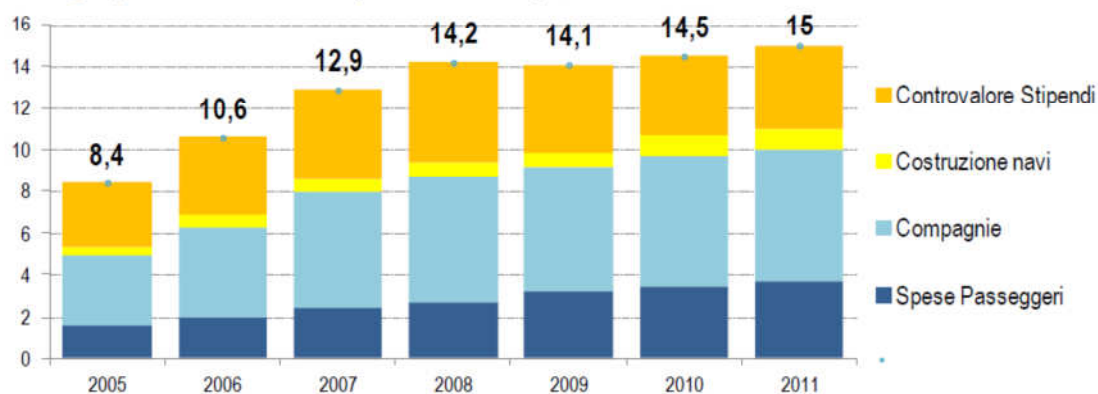
Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition.

Occorre una diversa e più ponderata valutazione da parte dei porti delle scelte di investimento su strutture e servizi risultati non solo sulla base del proprio conto economico, ma tenendo in considerazione anche il rapporto costi/benefici per l'intero territorio e la comunità di appartenenza.

È proprio su quest'ultimo aspetto che può essere rintracciata un'ulteriore priorità, relativa all'equilibrio di vantaggi per compagnie, porti e territori derivanti dal traffico e dall'attività crocieristici. Nelle scelte di destination management, e più in generale in quelle di marketing territoriale, le località e i governi delle stesse sono chiamati spesso a dover decidere come indirizzare i propri sforzi e investimenti, e quindi quali settori supportare, quali attività privilegiare, quali segmenti di domanda provare ad attirare e, dunque, quale tipologia e volumi di risultati conquistare. Nell'ambito della macroindustria turistica si sostiene ormai da tempo in modo piuttosto diffuso che la crocieristica rappresenti un comparto capace di assicurare ai territori coinvolti ricadute economiche ed occupazionali rilevanti. Studi a livello locale, nazionale o sovranazionale hanno provato a calcolare e documentare la dimensione di tali apporti (la tabella e il grafico che chiudono il paragrafo mostrano le stime effettuate da ECC sugli impatti economici della crocieristica in Europa, distinti per macroclassi e per alcuni Paesi). Inizia però a levarsi qualche voce fuori dal coro, che evidenzia come la ricerca della conquista da parte delle compagnie della totalità o quasi della capacità di spesa dei propri clienti, che si traduce in acquisti durante la crociera, limita molto i vantaggi acquisibili dal territorio e quindi le ricadute sui propri operatori. Ci si riferisce, cioè, alla reale possibilità di

azione ed intervento a livello locale da parte di ristoranti, pubblici esercizi, gestori pubblici e privati di mezzi di trasporto, agenzie di escursioni ed altri ancora. In special modo quando il territorio investe per generare nuove attività o supportarne di esistenti, ci si attende un ritorno sull'investimento in termini, appunto, di ricadute a beneficio della collettività. In caso contrario la destinazione di quegli investimenti cambierà, privilegiando altri fronti dalle più evidenti potenzialità. Si ritiene pertanto che, nel tracciare e conquistare una traiettoria di ulteriore sviluppo della crocieristica, stia diventando prioritaria la ricerca di un diverso equilibrio, in termini di dare-avere e di costi-benefici, tra compagnie e territori, con le prime che potrebbero essere chiamate a mettersi maggiormente in gioco per assicurare l'effettivo mantenimento, e non l'aumento, dei vantaggi economici per le località toccate dagli itinerari proposti.

Graf. 1.9] *Impatto economico complessivo in Europa, 2005-2011*



Fonte: ECC. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, edizioni 2012 e precedenti.

#### 4.3.1 Traffico crocieristico nel porto di Napoli

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 le navi in transito.

La crocieristica appare infatti come l'unico 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 2012, 1.228.651 sono stati croceristi hanno transitato attraverso lo scalo partenopeo per 651 approdi. Dato che dimostra 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.

Tale risultato, è attribuibile non solo alla posizione geografica della destinazione campana, che inevitabilmente attira i clienti residenti nelle aree centro-meridionali del Paese, ma anche all'impegno dimostrato dall'Autorità portuale teso a potenziare e migliorare i servizi ai passeggeri e a tutti i cruise operators coinvolti.

Molti 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 dovranno necessariamente terminare i lavori della metropolitana di Piazza Municipio, 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.

Devono essere allestiti per tutto l'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

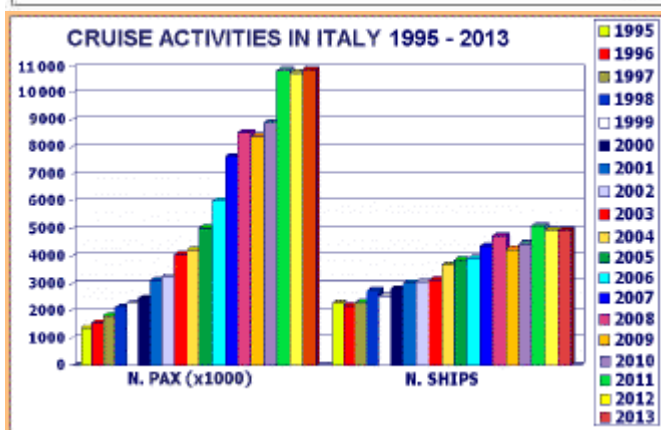
commerciale con cinquanta negozi affacciati sulle banchine e che dovrebbero offrire non solo ai croceristi, ma anche ai cittadini napoletani, la possibilità di fare shopping restando al centro della città. Tale ultimo obiettivo non sembra essere stato raggiunto e quindi occorre trovare immediate soluzioni alternative.

Occorre infine intervenire sulla questione dei costi e delle tariffe.

### 4.3 Le previsioni di sviluppo del traffico passeggeri

Le proiezioni indicano che il 2013 farà registrare un leggero incremento in termini di passeggeri movimentati: **10.965.000** unità (+1,63% rispetto all'ottimo risultato del 2012, pari a 10.789.000 pax), di cui **6.427.050** in transito e **4.538.870** imbarcanti o sbarcanti. Sostanzialmente stabili gli approdi delle navi nei porti italiani (**4.884** nel 2013 e 4.897 nel 2012) ed il numero di armatori presenti in Italia (**47**, come nel 2012). Diminuiscono invece il numero di navi che approdano sulle nostre coste ed il numero di porti italiani coinvolti nell'attività crocieristica. Secondo le previsioni, al termine del 2013 saranno transitate nelle acque italiane **142** navi da crociera, contro le 148 del 2012 (-4%). I porti italiani passano invece da 66 nel 2012 a **61** nel 2013 (-7,57%) per effetto del decreto "Salva Coste".

I porti di Napoli e Livorno potranno essere lievemente penalizzati nel 2013 da evidenti difficoltà nella garanzia di ulteriori ormeggi.



Nella classifica dei porti prevista per il 2013, alle spalle del trio di testa formato da Civitavecchia Venezia e Napoli, si collocano i porti di Genova e Livorno, con circa 1 milione di passeggeri ciascuno (+25,4% per Genova, stabile Livorno) e, rispettivamente, 280 (+31,5%) e 482 (+3,7%) toccate navi.

#### **4.5 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, l'altra è quella creata da varie imprese nel porto di Napoli.

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 contrapposizioni 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). 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 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: quattro bacini di carenaggio

All'interno dell'ambito sono state rilasciate le seguenti concessioni:

Cantieri Navali del Mediterraneo: superficie complessiva mq 122.023;

La Nuova Meccanica Navale: superficie complessiva mq 42. 950;

Palumbo: superficie complessiva mq 22.000;

Megaride: superficie complessiva mq 15.000;

Marintecnica : superficie complessiva mq 5100.



Sono operativi sei bacini di carenaggio, di cui tre di proprietà pubblica la cui gestione è stata affidata alla Società Cantieri Navali del Mediterraneo.

	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
5	Galleggiante - Ercolino  - Palumbo	70x18,75  110 x 32		Società Palumbo
6	Galleggiante Spartacus	110x21x9,70		Società Megaride

La dotazione di infrastrutture essenziali, quali i bacini di carenaggio, potrà essere incrementata di un ulteriore bacino risolto il complesso contenzioso amministrativo ancora pendente a seguito dell'avvenuta individuazione di soggetto concessionario di specchio acqueo per la collocazione di un nuovo bacino galleggiante.

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. Il nuovo mercato che si va evolvendo è quello della riconversione navale 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; i servizi offerti; i bacini di carenaggio.

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

Dovrà, quindi, essere valutata la possibilità di programmare l'acquisto di un bacino galleggiante di notevoli dimensioni, ( è stimato che per il futuro la richiesta si rivolgerà verso bacini di 330 - 350 metri), ma anche con riferimento alla larghezza della infrastruttura.

Nel breve periodo, invece, deve essere svolta una equilibrata azione da parte dell'Autorità 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)

Entro il mese di ottobre del corrente anno si procederà a rilasciare in concessione ad un consorzio di demolitori navali 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 sviluppino 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.

## 5. IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI NAPOLI

### 5.1 Lo stato dell'arte ed il completamento delle procedure

La legge 84/94 affida all'Autorità Portuale la redazione del Piano Regolatore del Porto e d'assetto del territorio demaniale marittimo-costiero.

Attualmente il Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente per il Porto di Napoli è quello approvato con D.M. n. 2478 del 22.04.1958 e le successive modifiche approvate con D.M. n. 4816 del 2.02.1976, D.M. n. 2388 del 4.06.1976, D.M. n. 1643 del 21.06.1979 e D.M. n. 3409 del 8.11.1982.

L'Autorità Portuale ha redatto nel 2000 una prima stesura del nuovo PRP, secondo le nuove esigenze di adeguamento, riassetto e trasformazione del porto, anche in relazione ai nuovi scenari competitivi internazionali, adottata dal Comitato Portuale con delibera n. 77 del 19.12.2000.

Dopo l'intesa preliminare con il Comune di Napoli, raggiunta con delibera n. 261 del 26.07.2002, in seguito alla necessità di ottemperare alle prescrizioni ed integrazioni richieste dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si è reso necessario modificare il PRP su cui è stato espresso parere favorevole con prescrizioni con voto n. 203 del 29.10.2004.

Con delibera n. 58 del 23.12.2008 il Comitato Portuale ha preso atto dell'aggiornamento del PRP, autorizzando l'invio dello stesso al Comune di Napoli, al fine del perfezionamento dell'Intesa, come del resto espressamente richiesto nel citato voto n. 203 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Fermo restando il lavoro già svolto in questi anni e gli obiettivi già prefissati dal PRP, l'Autorità Portuale, con delibera del Comitato Portuale n. 30 del 28.07.2011, approvando le "Linee d'indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti allo sviluppo sostenibile del Porto di Napoli", ha ritenuto indispensabile ridefinire ed aggiornare la

pianificazione del porto di Napoli in coerenza con tali obiettivi programmatici.

Successivamente, con delibera n. 11 del 06.03.2012 il Comitato Portuale approvava le modifiche da apportare al PRP al fine del recepimento delle *"Linee di indirizzo"*, nonché delle ulteriori opere previste dal *"Grande progetto Logistica e porti, sistema integrato portuale di Napoli"*.

Conseguentemente con delibera n. 18 del 12.07.2012 il Comitato Portuale ha approvato la stesura del PRP "Revisione giugno 2012", così come modificata ed aggiornata in coerenza, non solo con quanto previsto dalle richiamate *"Linee d'indirizzo"*, ma anche con le opere previste dal *"Grande progetto"*.

Tale stesura del PRP è stata, in seguito, trasmessa al Comune di Napoli al fine del raggiungimento dell'intesa prevista dall'art. 5 delle legge 84/94. Il Comune di Napoli con delibera di Consiglio Comunale n. 33 del 03.08.2012 ha dato l'assenso al perfezionamento dell'intesa per il "PRP - Revisione giugno 2012", con alcuni emendamenti e prescrizioni.

Nelle more della presentazione al Comitato Portuale della documentazione, aggiornata alla luce di quanto richiesto dal Comune di Napoli con la citata delibera di C.C., il PRP è stato anticipatamente trasmesso al Consiglio Superiore dei LL.PP. il 6 agosto 2012 per il prosieguo dell'iter di approvazione.

Nella seduta del 28.09.2012, il Comitato Portuale, con delibera n. 20, ha espresso la definitiva adozione del PRP fermo restando l'adempimento alle richieste contenute nella delibera di Consiglio Comunale n. 33 e, nella successiva seduta del 24.01.2013, con delibera n. 1, ha preso atto dell'avvenuto recepimento delle suddette prescrizioni/indicazioni nella specifica documentazione del nuovo PRP.

Infine, in data 06.02.2013, il "PRP - Revisione giugno 2012", così come rielaborato in accoglimento di quanto richiesto nella citata delibera del Consiglio Comunale n. 33 è stato ritrasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, dopo esame in *Assemblea Generale*, lo ha restituito richiedendo integrazioni ed adeguamenti secondo le osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni espresse dal voto n. 63 del 22.03.2013.

In sintesi le citate richieste attengono:

- ad una adeguata definizione delle ipotesi di realizzazione e gestione dell'impianto di carico a servizio dei prodotti petroliferi necessaria a valutare la sua fattibilità, sostenibilità e sicurezza (della navigazione ed antincendio);
- alla presentazione del Rapporto ambientale che costituisce parte integrante del Piano e ne accompagna l'intero processo di elaborazione e di approvazione.

Congiuntamente alla presentazione del PRP al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, è stata definita ed avviata la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, a seguito del parere espresso dal MATTM con nota n. 566070 del 23.7.2012, condiviso dal settore Ambiente della Regione Campania, con cui viene precisato che per i porti di interesse nazionale la competenza della procedura VIA/VAS integrata è dello stesso Ministero, ai sensi dell'art. 6 comma 3 ter del D. Lgs. n. 152/06.

Tale procedura si sviluppa secondo quanto dettagliatamente riportato nel documento "PROPOSTA PER IL COORDINAMENTO E L'INTEGRAZIONE DELLE PROCEDURE VIA/VAS", pubblicato nel settembre 2011.

Il procedimento è stato, quindi, avviato con la trasmissione ai soggetti coinvolti dei documenti del PRP e con l'avvio delle consultazioni preliminari a partire dal 27/5/2013.

## 5.2 IL GRANDE PROGETTO

La Regione Campania, con delibera n. 122 in data 28 marzo 2011, ha approvato l'elenco dei Grandi Progetti e Grandi Programmi e le schede descrittive.

L'asse d'intervento del progetto (Logistica e porti) del POR FESR per il porto di Napoli si sviluppa sui seguenti sotto assi:

- competitività del sistema produttivo regionale;
- accessibilità e trasporti;
- sviluppo urbano e qualità della vita.

Il progetto prevede un insieme integrato di interventi di:

- ampliamento della capacità produttiva del porto;
- razionalizzazione e potenziamento dei collegamenti intermodali del porto di Napoli;
- potenziamento delle funzioni urbane dell'area orientale di Napoli;
- creazione e potenziamento di realtà produttive nell'area orientale di Napoli.

Per dare attuazione alla delibera, per quanto di interesse per il porto, sono state adottate le Linee di Indirizzo con delibera n. 30 in data 28 luglio 2011, che hanno focalizzato le seguenti criticità infrastrutturali e gestionali.

### Criticità infrastrutturali:

1. assoluta carenza di spazi retro portuali e impossibilità di aspirare di acquisirne ulteriori all'interno del tessuto urbano;
2. interesse dell'utenza veicolare ad utilizzare il porto come un corridoio preferenziale per raggiungere il centro urbano;
3. vincoli allo sviluppo portuale costituiti dalla tratta ferroviaria e il collegamento alla rete autostradale;
4. geometria delle banchine;
5. limitatissime dimensioni degli spazi all'interno del recinto portuale;
6. viabilità condizionata dai vincoli di insistenza di edifici e frammentazione d'uso;
7. superfici a confine con la città destinate a parcheggi;
8. Calata Beverello: infrastrutture inadeguate;
9. collegamenti pedonali;

10. cantieristica navale con frammentazione di aree e forte divario di aree fruibili in concessione, banchine e bacini di carenaggio;
11. escavo fondali;
12. delocalizzazione terminal petroli;
13. sistema fognante;
14. politiche ambientali - piano energetico da fonti rinnovabili.

#### Criticità gestionali

1. Attività di programmazione dello sviluppo delle infrastrutture - proposta di PRP inadeguata perché piano di ricognizione e non di pianificazione;
2. carenza di controllo per il monitoraggio dei piani di impresa - verifica di compatibilità della destinazione d'uso con il PRP e analisi del piano di impresa - monitoraggio dei piani di impresa e di investimento proposto;
3. assenza di un piano per lo sviluppo di energie alternative;
4. assenza di un piano per la gestione ed il monitoraggio delle emissioni nocive nell'ambiente - piano del traffico;
5. viabilità e connessione alla rete autostradale;
6. connessione alla rete ferroviaria;
7. patrimonio archeologico sommerso;
8. piano di rilevamento ordigni bellici inesplosi;
9. recupero edificio Immacolatella Vecchia;
10. recupero molo San Vincenzo.

#### Le azioni individuate sono le seguenti:

1. Acquisizione delle rendicontazioni ed adeguamento dei piani di impresa - emanazione di specifico regolamento
2. Monitoraggio dei piani di impresa - emanazione di specifico regolamento
3. Investimenti di privati - attrazione - project financing;
4. Piano Regolatore del Porto di Napoli - riverifica per recepire le linee di indirizzo adeguamento a prospettive più ambiziose nell'ambito di un progetto di filiera di sviluppo dei vari comparti del mondo portuale;

5. Piano Regolatore del Porto di Castellammare - promuovere l'elaborazione - razionalizzazione degli impianti della cantieristica navale nell'ambito del progetto di filiera;
6. Protocolli d'intesa;
7. Aggiornamento del parco progetti - programma triennale delle opere.

Il Grande Progetto " *Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Napoli* " (di seguito anche GP), come suddetto, è finalizzato allo sviluppo produttivo dell'area portuale di Napoli in termini di potenziamento della capacità logistica ed intermodale, delle relative infrastrutture e delle aree di pertinenza.

Sono previste opere che, nel loro insieme, eliminano i vincoli che confinano le potenzialità dello scalo marittimo partenopeo, rafforzano ed incentivano lo sviluppo dei collegamenti marittimi della città di Napoli con il resto del Mediterraneo, razionalizzano le infrastrutture esistenti anche nel comparto della cantieristica navale e migliorano il sistema delle relazioni intermodali incentivando i collegamenti, attraverso il sistema su ferro, con la rete ferroviaria nazionale e con le aree retro portuali:

- ampliando la capacità produttiva;
- razionalizzando e potenziando i collegamenti intermodali.

Per questo esso risponde ad una strategia complessiva per lo sviluppo sostenibile del porto di Napoli, che deve necessariamente essere considerato come un elemento di una più ampia rete della portualità regionale nel contesto nazionale e del bacino del Mediterraneo.

Questo Grande Progetto è inoltre connesso con l'altro Grande Progetto "Riqualficazione urbana dell'area portuale orientale - Napoli Est" che riqualfifica una vasta area della città, i cui interventi producono benefici significativi sul sistema portuale napoletano e, viceversa, gli interventi del GP producono benefici per tutta l'area orientale rafforzando quelle connessioni tra porto e città, a cui sono ispirate le scelte delle Amministrazioni locali (Regione, Provincia e Comune) e dell'Autorità Portuale.

L'intervento, infine, intende promuovere lo sviluppo della Campania nel contesto internazionale, nazionale e del Sud Italia. In tal senso risulta coerente con una delle principali



linee di intervento del POR, tese allo sviluppo della Campania nel contesto internazionale, nazionale e del Sud Italia, ovvero la realizzazione, in coordinamento sinergico con le altre regioni del Mezzogiorno, della piattaforma logistica unitaria e integrata del Sud, quale nodo fondamentale della rete di infrastrutture materiali e immateriali nell'Italia Meridionale e nel Mediterraneo Centrale. L'obiettivo principale è di attivare relazioni efficaci sia con le altre regioni del Mezzogiorno sia con gli altri Paesi mediterranei, per produrre un aumento di servizi di qualità ed una conseguente crescita dei traffici interni.

Inoltre le opere previste dal GP genereranno condizioni che consentiranno allo scalo napoletano di poter offrire servizi, in condizione di sicurezza, alle navi di nuova generazione, destinate al traffico passeggeri ed al traffico merci.

Il Grande Progetto del porto di Napoli si muove su due grandi assi:

- esecuzione di interventi volti ad eliminare i vincoli che determinano pregiudizio per lo sviluppo delle attività portuali, tra cui le attività propedeutiche all'adeguamento dei fondali (bonifiche da ordigni bellici e recupero di beni archeologici), la delocalizzazione dei punti di ormeggio e di carico delle rinfuse liquide per prodotti petroliferi, la delocalizzazione del Terminal Petroli, l'aumento della profondità dei fondali e la formazione di nuove colmate, il potenziamento delle infrastrutture di ormeggio e stoccaggio delle aree destinate a merci unitizzate, la razionalizzazione delle infrastrutture destinate alla cantieristica navale;
- potenziamento delle infrastrutture di rete (riordino della viabilità interna con il potenziamento dei collegamenti alla rete autostradale e potenziamento dei collegamenti alla rete ferroviaria, adeguamento delle rete fognaria per lo smaltimento di acque nere e delle acque meteoriche, sviluppo di attività per l'utilizzo di sistemi per la produzione di energie alternative da fonti rinnovabili).

Il Grande Progetto prevede la realizzazione delle seguenti dodici opere, suddivise in due fasi. La 1ª fase comprende i seguenti nove progetti che soddisfano contemporaneamente i requisiti di coerenza con il Piano Regolatore Portuale vigente e non necessitano di VIA:

- A1** Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale;
- A2** Collegamenti stradali e ferroviari;

**A3** Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo;

**A4** Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli;

**A5** Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro all'aperto ed espositivi;

**A6** Riorganizzazione e riqualificazione dell'area portuale alla darsena Marinella;

**A7** Lavori per l'efficientamento energetico del Porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative;

**A8** Prolungamento Diga d'Aosta a protezione "Nuovo terminal contenitori" di levante;

**A9** Escavo dei fondali dell'area orientale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati.

La 2<sup>a</sup> fase comprende invece i seguenti tre progetti che necessitano dell'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale e/o della VIA.

**B10** Escavo dei fondali per la riconfigurazione ed approfondimento del canale di accesso lato levante;

**B11** Realizzazione di un impianto di carico all'esterno alla diga foranea a servizio del Terminal Petroli, con realizzazione di piping sottomarino di collegamento alla rete retroportuale;

**B12** Formazione della cassa di colmata a mare per il tombamento della darsena dei petroli.

Si riporta di seguito una breve descrizione dei suddetti interventi:

#### **A1 "Realizzazione del Completamento della rete fognaria portuale"**

La realizzazione ed il potenziamento delle infrastrutture di rete completa il quadro dello sviluppo sostenibile del porto di Napoli ed è un elemento di fondamentale importanza per l'adeguamento alle vigenti normative nazionali e comunitarie in tema di immissioni di acque in mare. La nuova rete fognaria sarà di tipo separato, ovvero costituita da un\*<sup>a</sup> rete di raccolta delle acque bianche e da una per la raccolta delle acque nere. La nuova rete di acque nere portuale sarà ubicata lungo le principali strade portuali ed in generale su aree pubbliche. Negli interventi in progetto riguardanti sia la nuova fognatura sia l'adeguamento della rete esistente, assume un ruolo rilevante l'operazione di scavo nell'area portuale. La

rete nera sarà realizzata in depressione al fine di limitare la profondità degli scavi e garantire il funzionamento idraulico anche in assenza di significativi dislivelli geodetici. La rete fognante esistente verrà riconvertita integralmente per il collettamento delle sole acque meteoriche per le quali è previsto un trattamento di disoleazione ed una successiva filtrazione prima del loro sversamento a mare.

#### **A2 "Collegamenti stradali e ferroviari"**

La finalità dell'intervento è quella di collegare la Darsena Petroli e la Darsena di Levante al resto della viabilità portuale, realizzando nel contempo sia un fascio di binari a servizio del futuro terminal di levante che un binario di raccordo tra Darsena di Levante e l'attuale fascio di binari di ponente. Tale ultimo intervento risulta fondamentale per l'ottemperanza alle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente contenute nella Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo terminal (Decreto M.A. n°5 - 9/01/2008). In dettaglio il collegamento stradale tra la Darsena di Levante, il settore portuale di ponente e l'autostrada è costituito da un nuovo svincolo a rotatoria (a raso) realizzato in corrispondenza dell'attuale varco Bausan, a cui si collega un nuovo viadotto di scavalco del predetto binario di raccordo che termina in un nuovo svincolo a rotatoria in sopraelevata per l'accesso alla Darsena Petroli ed alla Darsena di Levante.

**A3 "Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo"** nell'ambito del bacino del porto di Napoli, della rada a ridosso del Molo San Vincenzo e dell'avamposto. L'attività di bonifica è propedeutica alle attività di escavo necessarie per garantire l'accesso alle navi di nuova generazione (profondità richiesta - 14.50-15.00 m dal l.m.m.).

**A4/A5 "Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli" e "Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro all'aperto ed espositivi"**.

Gli interventi mirano alla conservazione, recupero e valorizzazione del patrimonio archeologico/culturale del porto.

La scoperta nel bacino del porto di Napoli di un relitto di una nave antica e di due cannoni di ferro del XVIII secolo, uno dei quali recuperato ed esposto nella mostra "l'Armata in

fondo al mare" nella Stazione Marittima, ha richiamato l'attenzione sul patrimonio culturale subacqueo d'eccezionale rilevanza, giacente sui fondali della rada di Napoli, testimoniato dai relitti delle navi appartenenti alla flotta napoletana affondate nel 1799, dalle notizie di affondamenti ricavate dalle fonti letterarie e storiche, dai giacimenti di anfore greche e romane individuate in più punti del porto e dalle tracce di alcune migliaia di anni di vicende della città legate al mare. Un così importante patrimonio per la conoscenza del passato e per il suo contenuto storico si trova oggi alla mercé dell'intenso traffico marittimo in continuo aumento e andrà in breve tempo irrimediabilmente distrutto dagli ancoraggi e dalla turbolenza delle eliche dei mastodontici piroscafi da crociera, che già da qualche anno fanno scalo a Napoli. E' indispensabile aprire un discorso di tutela, tenendo però presenti, le esigenze del traffico marittimo, per questo sarà necessario pensare a un programma che tenga conto, sia del patrimonio culturale sommerso, sia del traffico marittimo, in modo che le esigenze dell'uno non interferiscano con quelle dell'altro. Tali attività, come quelle di bonifica da ordigni bellici, sono propedeutiche al necessario approfondimento dei fondali che, nelle attuali condizioni, non solo non consentono uno sviluppo del traffico marittimo, ma soprattutto impediscono la conservazione dei collegamenti già in essere, tenuto conto che le navi di nuova generazione richiedono maggiori pescaggi rispetto a quelli ora disponibili.

#### **A6 "Riorganizzazione e riqualificazione dell'area portuale alla darsena Marinella"**

L'intervento prevede la preventiva demolizione dei silos granari alla calata Marinella ed il successivo potenziamento delle infrastrutture di banchina, sia dal punto di vista strutturale che dal punto di vista impiantistico, contemplando anche il riordino delle strutture frammentate e non adeguate che insistono sull'area in argomento.

**A7 "Piano di efficientamento energetico del Porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative"** per raggiungere una quota di energia prodotta da F.E.R. che possa ridurre fino al 50% rispetto al fabbisogno portuale. Il progetto prevede l'utilizzo di guaine e/o pannelli fotovoltaici da installare su numerose coperture degli edifici demaniali presenti in ambito portuale (per una superficie esposta di circa 20.000 mq).

**A8 "Prolungamento della Diga Duca d'Aosta a protezione del nuovo terminal contenitori di levante".**

Il progetto prevede il prolungamento in direzione est-ovest della diga foranea a protezione dei nuovi accosti del nuovo terminal contenitori di levante; inoltre, lo stesso consentirà l'ingresso e la manovra di evoluzione nel bacino portuale alle navi di grandi dimensioni, migliorando le condizioni di sicurezza e di fruibilità del porto anche in funzione del moto ondoso.

In particolare si prevede la realizzazione di un nuovo tratto della diga foranea, che sarà ammorsato all'estremità dell'esistente diga ed imbasato su fondali, a quota media di 20,00 m. La struttura sarà costituita da cassoni cellulari in calcestruzzo armato sormontati da una sovrastruttura, costituita dal massiccio di sovraccarico e muro paraonde.

**A9 "Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati".**

Il progetto si è reso necessario per l'attività di bonifica dei fondali del porto di levante in quanto rientrante nell'ambito del settore di competenza pubblica. Con decreto del MATT n.468/2001 è stato adottato il programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale. Per la Campania è stata individuata la necessità di pervenire alla bonifica e al ripristino ambientale dell'intera area industriale denominata "Napoli Orientale", sito oggetto di bonifica di interesse nazionale. Sono previsti interventi volti alla bonifica e al ripristino ambientale dell'intera area industriale e dell'area marina antistante, comprensiva dell'area portuale. L'abbassamento dei fondali consente l'approdo di navi di nuova generazione con la possibilità di sviluppare sempre di più le Autostrade del Mare sulla tratta del corridoio 5 che serve il sud Italia. Il predetto progressivo insabbiamento del porto comporta condizioni di sicurezza non sostenibili per le navi che hanno pescaggio superiore a 10 m., specie in condizioni meteo marine non favorevoli (interno porto).

**B10 "Escavo dei fondali per la riconfigurazione ed approfondimento del canale di accesso lato levante"**

Il progetto prevede l'escavo dei fondali del canale d'accesso (area Z - prevista nel Piano in corso di approvazione), i cui sedimenti, come risulta dalle analisi finora svolte, sono in una generale situazione di lieve o assente contaminazione, per cui gli stessi saranno conferiti in

discarica autorizzata mentre quelli non contaminati saranno refluiti in mare in zona con caratteristiche analoghe.

In alternativa al conferimento a discarica dei sedimenti inquinati potrebbe effettuarsi la bonifica in sito oppure il trattamento del materiale dragato, a tal fine nel quadro economico dell'intervento è stata prevista la somma di € 500.000,00 per la realizzazione di un progetto pilota per il trattamento degli stessi sedimenti.

Infatti, il tratto di canale di accesso al porto di levante presenta una quota batimetrica media di -14.50 m l.m.m., poco idonea per un corretto accesso in sicurezza delle navi al porto e per le manovre di accosto al futuro Terminal Contenitori tenendo anche conto del rollio delle navi porta-container, pertanto, così come previsto dal PRP, il fondale in tale zona dovrà essere dragato fino alla quota di -18.00 m dal l.m.m..

**B11 "realizzazione di un impianto di carico all'esterno alla diga foranea a servizio del terminal petroli, con formazione del piping sottomarino di collegamento alla rete retro portuale"**, con l'obiettivo di ridurre i rischi per la salute e l'incolumità degli operatori portuali e della popolazione civile per effetto di possibili incidenti. Attualmente il porto di Napoli tratta circa 6.000.000 di ton di rinfuse liquide (derivati del petrolio), che vengono caricati dalle navi presso il Terminal Petroli e vengono inviate allo stoccaggio nei serbatoi presenti nell'area retro portuale con un sistema di piping che in parte è interrato ed in parte è aereo. L'attuale configurazione del Terminal limita fortemente lo sviluppo del porto che, di fatto, è sezionato in corrispondenza della calata Petroli e, soprattutto, limita fortemente l'operatività delle zone adiacenti destinate a traffico commerciale. Prevedere dunque un sistema alternativo di carico delle rinfuse liquide da navi mediante un sistema di ormeggio e trasferimento in piping, posto all'esterno della diga foranea, assume una rilevanza strategica sia per lo sviluppo dell'area commerciale del Porto di Napoli, sia per l'area orientale della città.

Queste opere sono propedeutiche allo smantellamento delle attuali linee di carico ed al successivo tombamento della darsena petroli.

**B12 "Formazione della cassa di colmata a mare per il tombamento della darsena dei petroli"**

La realizzazione della cassa di colmata consentirà col proprio volume di carico il conferimento del materiale dragato dai fondali del porto (B10).

Successivamente al tombamento, l'intera darsena petroli, sarà in grado di ricevere contemporaneamente grandi navi, mentre la superficie complessiva dell'area destinata a terminal container potrà consentire un più alto traffico contenitori.

### 5.3 La problematica dell'escavo dei fondali

L'esecuzione dei lavori di dragaggio occorrenti per il ripristino e/o l'approfondimento dei fondali all'interno di tutto il bacino portuale di Napoli, ad oggi, risulta condizione primaria per lo sviluppo ed il rilancio delle attività portuali. Tale situazione risulta sempre più penalizzante per le attività portuali in quanto l'innalzamento dei fondali limita fortemente la potenzialità ricettiva delle banchine.

Il Ministero dell'Ambiente nell'affidare ad ICRAM l'incarico di redigere un progetto preliminare di bonifica per l'intero ambito del Porto di Napoli ha ritenuto che lo stesso ricadesse, per la sua intera estensione, nel Sito di Bonifica di Interesse Nazionale di Napoli Orientale.

Tale circostanza comporta l'obbligo di procedere alla caratterizzazione ambientale, ai fini di bonifica, di tutte le aree incluse in detto perimetro, propedeuticamente ad ogni altro intervento, compresi anche quelli di escavo.

Il piano di caratterizzazione ambientale ai fini di bonifica del S.I.N. di Napoli Orientale, contenuto nel documento generale "Piano di caratterizzazione ambientale dell'area marino costiera prospiciente il litorale dal fiume Garigliano a S. Agnello", redatto dall'ICRAM ed approvato con prescrizioni dalla Conferenza di Servizi "comma 2" per il sito di Napoli Orientale del 15.4.2003, è stato assunto a base delle attività di caratterizzazione affidate da questa Autorità Portuale all'Istituto C.N.R. - I.A.M.C. di Napoli.

Con nota del 17.01.2006 gli esiti delle indagini condotte sono stati trasmessi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio che, sulla scorta dei risultati acquisiti, ha affidato all'I.C.R.A.M. l'incarico di redigere il Progetto preliminare di bonifica dell'intera area a mare del S.I.N. di Napoli Orientale.

Detto progetto è stato approvato nella Conferenza di Servizi decisoria del 28.02.2006 che, contestualmente, ha richiesto all'ICRAM di presentare un documento in cui si ipotizzasse una suddivisione in lotti dell'intera area da bonificare.

Di tale documento, che suddivideva l'intero bacino portuale in sei aree d'intervento, ha preso



atto la Conferenza di Servizi decisoria del 21.11.2006, nel corso della quale si è preso atto anche della proposta dell'Autorità Portuale di Napoli che, invece, individuava 18 zone funzionali al fine di ottimizzare le future attività di bonifica ambientale.

La scelta di frazionare maggiormente l'area di intervento è scaturita sia dalla necessità di garantire, il più possibile, l'operatività degli accosti sia dall'obbiettivo di limitare al massimo l'impatto ambientale dei lavori di bonifica.

Va evidenziato che gli Accordi di Programma del 5.07.2007 e del 21.12.2007, hanno previsto, fra l'altro, che l'Autorità Portuale di Napoli, per la realizzazione del Terminal di Levante, può utilizzare i sedimenti non pericolosi provenienti dalla bonifica dei fondali dell'area portuale e idonei ad essere conferiti in casse di colmata.

Per quanto detto appare evidente che i quantitativi di dragaggio più rilevanti (mc. 1.200.000) ed il relativo refluento in cassa di colmata potranno concretizzarsi a seguito della realizzazione della cassa di colmata di levante.

La problematica riveste un particolare interesse ed una specifica attenzione ai risvolti ambientali che vanno temperati per evitare che l'onerosità degli interventi renda estremamente complessa e lunga la loro attuazione.

In considerazione degli enormi quantitativi dei sedimenti portuali in gioco, sono in corso di rielaborazione ed attenta valutazione l'insieme delle indagini ambientali raccolti negli ultimi anni, compresi quelli del territorio che insiste sull'ambito portuale, al fine di una più esatta valutazione e definizione dell'estensione del sito soggetto a bonifica di interesse nazionale.

## 6. IL PIANO DELLE OPERE

### 6.1 La programmazione triennale 2013-2015

L'Autorità Portuale di Napoli, per la realizzazione degli interventi adotta l'elenco annuale 2013 ed il programma triennale 2013-2015, ai sensi dell'art. 128, comma 11 del D. Lgs. n. 163/2006, sulla base degli schemi tipo definiti dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 9.6.2005 n. 1021.

Tale programma è stato adottato dal Comitato Portuale e poi, dopo la pubblicazione, è stato approvato per costituire, relativamente alla programmazione del 2013, parte integrante del Bilancio di previsione.

Nella redazione di detto programma è stato adottato il principio, al fine di limitare la formazione dei residui passivi, ai sensi dell'art. 4 comma 4 del D.M. 09 giugno 2005, secondo cui le amministrazioni operano le opportune compensazioni finanziarie tra i diversi interventi e in caso di impossibilità sopravvenuta a realizzare un lavoro inserito nell'elenco annuale procedono all'adeguamento dello stesso elenco, o, ove indispensabile, del Programma Triennale.

Pertanto, l'elenco annuale 2013 contiene alcuni interventi già contenuti nell'elenco annuale 2012, mentre sono stati eliminati i progetti già approvati, la cui spesa è stata già impegnata.

Si evidenzia che l'art. 15 "Disposizioni finanziarie in materia di infrastrutturazione portuale" del D.L. 22 giugno 2012, n. 83. (convertito in legge 7 agosto 2012, n. 134, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 187 dell'11 agosto 2012) ha disposto la revoca dei finanziamenti trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara non siano stati pubblicati entro il 26.06.2012.

Tali finanziamenti sono quelli della legge n. 388/2000, relativi agli interventi elencati al punto 2 e 3 dell'elenco annuale 2013, oltre che l'intervento riportato al n. 4, che, prudenzialmente già in sede di stesura dell'elenco annuale si è scelto di finanziarlo con fondi propri dell'A.P. in dipendenza dell'importanza dello stesso, anche legata agli interventi di realizzazione della

rete fognaria, essendone il recapito finale, del 1° lotto in corso di ultimazione e del completamento, previsto fra gli interventi del Grande Progetto.

Detto progetto di "realizzazione dell'impianto di depurazione dei reflui portuali" è stato redatto ed è all'esame del C.T.A. per acquisirne il relativo parere.

In merito agli interventi previsti nel Grande Progetto, dichiarato eleggibile dalla Commissione Europea per l'importo di € 240.000.000,00 a valere sui fondi PON FESR 2007/13, gli stessi sono stati inseriti nel Programma Triennale, in quanto non è stato ancora formalizzato l'atto amministrativo che assegna i relativi fondi. Quando detti fondi si concretizzeranno, si procederà all'aggiornamento dell'elenco annuale e alla eventuale variazione del bilancio di previsione.

L'altro intervento previsto in elenco annuale, i lavori di "*Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini*", è cofinanziato con i fondi assegnati con Legge n. 296/2006 (Finanziaria 2007), art. 1 comma 994 - D.M. n. 118/T dell'1.08.2007, resisi disponibili a seguito di mutuo bancario.

Sullo stesso intervento ha espresso parere favorevole il C.T.A. presso il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per la Campania e Molise.

Nel Programma Triennale ai punti n. 32, 33, 34 sono stati programmati tre interventi da finanziare con capitale privato, (per un importo complessivo di 75 milioni di euro), compresi nel "PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA MONUMENTALE" del porto di Napoli, fra cui la realizzazione alla calata Beverello di "Nuove infrastrutture per le linee veloci e connessione urbana con il centro storico della città".

In merito si rammenta che con delibera n. 29 del 5.11.2010 è stata richiesta la messa in liquidazione della società NAUSICAA s.c.p.a.

L'Assemblea dei soci, nella seduta del 16.11.2011, ha approvato il progetto di liquidazione nel quale era contenuta la proposta di assegnazione dell'attività progettuale relativa al Waterfront della zona portuale di Napoli all'Autorità Portuale, nella qualità di socio di maggioranza e di naturale destinatario.

Nel mese di gennaio 2012 è stata sottoscritta la scrittura privata volta a cedere la progettazione relativa al waterfront della zona portuale, realizzata dal raggruppamento

temporaneo di professionisti con mandataria la "Sarl d'architecture Euveè Blisson Saint Gealme", da formalizzarsi da parte del Comitato Portuale.

Vanno, inoltre, segnalati come interventi programmati ed in buona parte già progettati, non coperti da finanziamento, ma che rivestono un carattere di urgenza per la sicurezza e la funzionalità degli ormeggi, quelli riportati al n. 22 e 23, ovvero i lavori di "Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina di levante del molo Pisacane" e quelli di "Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri al molo Beverello".

Il primo progetto è stato esaminato favorevolmente dal C.T.A., che si è espresso con voto n. 106 del 20.7.2011, mentre per il secondo redatto a livello di preliminare è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. L'adeguamento tecnico funzionale, per il quale la Commissione VIA del MATTM ha decretato l'esenzione dalla procedura VIA.

Si riporta di seguito il citato programma triennale, mentre si riferisce successivamente e più dettagliatamente sugli interventi del "Grande Progetto".

AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI									
PIANO TRIENNALE 2013:2015 - ELENCO ANNUALE 2013 - ARTICOLAZIONE COPERTURA FINANZIARIA									
INTERVENTI									
N°	DESCRIZIONE	Importo complessivo	L. 338/09 D.lit. 2/5/2011 FONDI MIT	L. 295/06 D.M. 18/2/07	Protocollo d'intesa Intesa Stato Regionale	PON 2007-2013	PORFESR 2007-13 Del. GRC 122/2010	Fondi Autorità Portuale	ANNO
<b>ESERCIZIO FINANZIARIO 2013</b>									
1	Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini.	13.000.000,00		9.100.000,00				3.900.000,00	EA 2013
2	Lavori di ripristino di una parte della cassa di coimata (vasca 2) sita in località Vriglena per il conferimento e reflimento dei sedimenti provenienti dal dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli	9.700.000,00	9.700.000,00						EA 2013
3	Dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli e reflimento dei sedimenti dragati nella cassa di coimata esistente in località Vriglena - 2° lotto	3.350.000,00	3.350.000,00						EA 2013
4	Collegamento stradale e ferroviario, interno all'ambito portuale, per il terminal di Levante	28.000.000,00			10.500.000,00	17.500.000,00			EA 2013
5	Realizzazione di un depuratore dei reflui portuali	4.500.000,00						4.500.000,00	EA 2013
6	Accantonamento per progettazione, indagini, ecc. ex art. 92 c.7 D.Lgs. 153/06 e s.m.i. e tassa per oneri istruttori	2.000.000,00						2.000.000,00	EA 2013
	<b>TOTALE LAVORI E SERVIZI ELENCO ANNUALE 2013</b>	<b>60.550.000,00</b>	<b>13.050.000,00</b>	<b>9.100.000,00</b>	<b>10.500.000,00</b>	<b>17.500.000,00</b>	<b>-</b>	<b>10.400.000,00</b>	<b>EA 2013</b>
7	Manutenzione straordinaria porto di Napoli e di C/mare di Stabia parti comuni	3.000.000,00						3.000.000,00	EA 2013
8	Manutenzione straordinaria edifici demaniali	200.000,00						200.000,00	EA 2013
9	Manutenzione immobile sede Autorità portuale	600.000,00						600.000,00	EA 2013
	<b>TOTALE MANUTENZIONE 2013</b>	<b>3.800.000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.800.000,00</b>	<b>EA 2013</b>
	<b>TOTALE ELENCO ANNUALE 2013</b>	<b>64.350.000,00</b>	<b>13.050.000,00</b>	<b>9.100.000,00</b>	<b>10.500.000,00</b>	<b>17.500.000,00</b>	<b>-</b>	<b>14.200.000,00</b>	<b>EA 2013</b>

*Handwritten signature and initials*

PIANO TRIENNALE 2013/2015 - ELENCO ANNUALE 2013 - ARTICOLAZIONE COPERTURA FINANZIARIA									
AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI									
INTERVENTI									
N°	DESCRIZIONE	Importo complessivo	L. 589/06 D.M. 25/2004 FONDI MIT	L. 259/06 D.M. 1/3/2007	Protocollo d'intesa Intesa Stato Regionale	POW 2007-2013	POR-FESR 2007-13 Del. GRC 122/2010	Fondi Autorità Portuale	ANNO
<b>ESERCIZIO FINANZIARIO 2014</b>									
10	Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati	40.000.000,00					40.000.000,00		2014
11	Prolungamento Diga d'Avista a protezione "Nuovo terminal contenitori" di Levante	36.000.000,00					36.000.000,00		2014
12	Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	23.500.000,00					23.500.000,00		2014
13	Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo	5.000.000,00					5.000.000,00		2014
14	Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli	5.000.000,00					5.000.000,00		2014
15	All'estimato di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro all'aperto ed espositivi	3.000.000,00					3.000.000,00		2014
16	Formazione della cassa di colmata a mare per il tombamento della darsena dei petroli (90.000 mq.)	39.000.000,00					39.000.000,00		2014
17	Escavo dei fondali per la riconfigurazione ed approfondimento del canale di accesso lato Levante	22.000.000,00					22.000.000,00		2014
18	Piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative	10.000.000,00					10.000.000,00		2014
19	Realizzazione di un impianto di canco all'esterno alla diga toranea a servizio del terminal petroli, con realizzazione di piping sotto-marino di collegamento alla rete reiro portuale	35.000.000,00					35.000.000,00		2014
20	Rimodulazione della rete della viabilità interna portuale	11.500.000,00					11.500.000,00		2014
21	Interventi per la riorganizzazione e l'ampliamento dell'area destinata alla cantieristica navale alla darsena della Marinaia	10.000.000,00					10.000.000,00		2014
22	Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina Levante molo Pisacane	10.500.000,00			4.131.655,19				2014
23	Realizzazione di pontili di ormeggio aliscafi e di imbarco passeggeri alla calata Beverello	4.200.000,00							2014
24	Restauro e risanamento conservativo dell'edificio "Immacolatella Vecchia"	5.800.000,00							2014
25	Lavori di miglioramento statico della sede dell'Autorità Portuale	3.000.000,00							2014
26	Completamento del consolidamento e ammodernamento del molo S. Vincenzo	6.000.000,00							2014
27	MANUTENZIONE STRAORDINARIA PARTI COMUNI	7.000.000,00						7.000.000,00	2014
<b>TOTALE ANNO 2014</b>		<b>276.500.000,00</b>	-	-	<b>4.131.655,19</b>	-	<b>240.000.000,00</b>	<b>7.000.000,00</b>	<b>2014</b>

*Handwritten signature and initials*

AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI									
PIANO TRIENNALE 2013/2015 - ELENCO ANNUALE 2013 - ARTICOLAZIONE COPERTURA FINANZIARIA									
INTERVENTI									
N°	DESCRIZIONE	Importo complessivo	L. 388/09 D.M. 2/05/2001 FONDI MIT	L. 256/05 D.M. 1/8/2007	Protocollo d'intesa /Intesa Stato /Regionale	PN 2007-2013	POR-FESR 2007-13 Del. G.R. 122/2010	Fondi Autorità Portuale	ANNO
<b>ESERCIZIO FINANZIARIO 2015</b>									
28	Rafforzamento e protezione con opera a gettata diga foranea "Duca d'Aosta"	40.000.000,00							2015
29	Pontile e scalo d'alaggio calata Marinella nella darsena A. Diaz.	18.000.000,00							2015
30	Completamento del consolidamento e rafforzamento della calata Villa del Popolo	8.000.000,00							2015
31	Realizzazione colmata testata molo Carmine, retrostante molo Martello, per riorganizzazione area cantieristica - COLMATA	24.070.000,00							2015
32	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.	10.000.000,00							2015
33	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali	25.000.000,00							2015
34	Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli Calata Piliro - Parcheggio interrato e strip commerciale	40.000.000,00							2015
35	Realizzazione di interventi di riqualificazione urbanistica e funzionale del cemento armato dismesse o da dismettere (bunker, silos, edifici etc), incluso interventi di frantumazione e recupero per utilizzo per	3.000.000,00							2015
36	Restauro e recupero funzionale del bacino di carenaggio borbonico alla radice del Molo San Vincenzo.	10.000.000,00							2015
37	Interventi di restauro e recupero funzionale delle volumetrie che costituiscono la cittadella militare alla radice del Molo San Vincenzo	5.000.000,00							2015
38	Avanzamento Banchina Calata Piliro	34.000.000,00							2015
39	Ampliamento ed adeguamento funzionale del porto turistico al Molosiglio a ridosso del bacino portuale	70.000.000,00							2015
40	Ampliamento ed adeguamento funzionale del porto turistico di Mergellina	30.000.000,00							2015
41	MANUTENZIONE STRAORDINARIA PARTI COMUNI	7.000.000,00							2015
<b>TOTALE ANNO 2015</b>		<b>324.070.000,00</b>	-	-	-	-	7.000.000,00	7.000.000,00	2015

<b>NOTA BENE:</b>	Il Funzionario (ing. Resa Palmisano)	Il Dirigente dell'Area tecnica (ing. Pasquale Cascone)
Finanziamento Legge 388/2000 - D.M. 2/05/2001 e fondi MIT		
Finanziamento Legge 296/2006 - D.M. 1/08/2007		
Intesa Istituzionale di Programma Stato/Regione Campania		
Fondi PON 2007-2013		
Finanziamenti da acquisire/formalizzare - FONDI POR-FESR 2007-2013: GRANDI PROGETTI - Del. G.R. Campania n° 122/2011		
Finanziamento con fondi A.P. NA		
Finanziamento con capitale privato (ipotesi da formalizzare)		

## 7. L'OPERATIVITA' DEL PORTO

### 7.1 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 purtroppo necessario precisare subito che il quadro complessivo nazionale sicuramente continua ad essere critico e che, dalla prospettiva di giudizio degli operatori logistici e portuali napoletani, il giudizio sul Piano non può essere positivo. 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, quali Cosco e MSC. Purtroppo la nostra portualità, penalizzata dalle lungaggini delle procedure burocratiche, da infrastrutture inadeguate e dall'insufficienza di moderni collegamenti ferroviari e viari, fa fatica a 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 ci 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 al nostro scalo. La gran parte delle navi è forzata ad utilizzare le poche banchine dotate di fondali un poco 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, solo iniziative "immobiliari" ed "assistite", 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.

## 7.2 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 m<sup>2</sup> 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.

Le principali modifiche del Piano sono previste nella zona di levante laddove, la delocalizzazione del Terminal Petroli, dall'attuale posizione all'interno del porto, all'esterno della diga foranea Duca d'Aosta, consente, tramite il tombamento della darsena Petroli, il prolungamento della banchina di Levante.

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 m<sup>2</sup>.

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.

### 7.3 IL LAVORO PORTUALE TEMPORANEO

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.

#### **7.4. Il sistema dei controlli doganali**

L'iniziativa dello Sportello Unico Doganale entra finalmente nel vivo. 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 ricadevano 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 e la conseguente riduzione dei costi per le amministrazioni.



## 7.5 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 in un porto che, nella sua parte dedicata alla crocieristica e passeggeri, è aperto 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.

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

In merito al 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 fatta da parte di questa Autorità Portuale 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.

Tornando però alle previsioni del piano di security del porto ed a quali sono le prospettive di sviluppo dei prossimi anni , va detto che il documento va aggiornato e con esso la valutazione di

sicurezza per due ordini di motivi:

- perché sono trascorsi quattro anni dall'ultima revisione;
- perché occorre prevedere nella valutazione e nel piano il sistema di videosorveglianza e gestione accessi recentemente consegnato.

Concludendo, il Porto di Napoli nei prossimi anni affronterà il problema dell'adeguamento alle norme di security mediante l'elaborazione di una nuova 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.

## **8 I SERVIZI D'INTERESSE GENERALE**

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

### **8.1 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. Nel mese di giugno sono state rinnovate le cariche dirigenziali che continueranno a migliorare ancora 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.

Per il prossimo triennio è utile mantenere tale organizzazione e continuare ad attuare il previsto controllo da parte dell'Autorità Portuale.

### **8.2 SERVIZI ECOLOGICI**

In relazione a tale servizio si ricorda che il Comitato Portuale 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 rilevanti 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 in previsione della attesa gara ad evidenza pubblica, 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.

### 8.3 SERVIZI STAZIONI MARITTIME

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

L'Autorità 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 definizione da parte dell'Autorità 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 l'impossibilità oggettiva (quota di partecipazione minoritaria) di peso partecipativo alle decisioni assembleari, seppur non condivise.

Infine, nel prossimo triennio e' previsto, l'attività istruttoria e' già in corso, un riassetto complessivo degli spazi in concessione alla Terminal S.p.A., affinché la stessa possa meglio fornire servizi ai crocieristi ed all'utenza in generale.

#### **8.4 SERVIZIO MANOVRA CARRI FERROVIARI**

Il servizio generale 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, e ciò, presumibilmente 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.

Per il prossimo triennio occorre necessariamente implementare tale servizio e ricercare il sistema per l'applicazione di tariffe più favorevoli.

## 8.5 LA SOCIETA' PARTECIPATA LOGICA

Nella seduta del 10.05.2013 il Comitato Portuale, con delibera n. 15, ha stabilito di mantenere la partecipazione nella Società Agenzia Campana di Promozione della logistica e del trasporto Merci - LOGICA - definendo il nuovo assetto sociale ed approvando il nuovo statuto della stessa.

Per effetto di queste vicende societarie il capitale sociale, a seguito dell'esclusione delle componenti privatistiche e delle perdite registrate nel periodo 2011, è stato azzerato e ricostituito, modificando così la quota percentuale di partecipazione dell'Autorità Portuale di Napoli, che passa dal 13% al 35% circa, sia pure temporaneamente atteso che l'ipotesi di riassetto prevedeva l'allargamento della compagine sociale (con la riduzione, quindi, della partecipazione dei soci attuali) ad altri soci pubblici, al fine di dare la massima incisività all'azione della società.

Logica scarl è stata, quindi, costituita a totale capitale pubblico al fine di svolgere attività in regime di in house providing. La compagine sociale, all'esito delle succitate vicende societarie, è la seguente:

- EAV 35.000,00 € pari al 48% del capitale sociale
- AP Napoli 25.270,00 € pari al 35% del capitale sociale
- AP Salerno 12.225,00 € pari al 17% del capitale sociale

Contestualmente, però, a causa della difficile situazione finanziaria ed operativa in cui versava la società, per portare avanti il programma delle attività, previsto per il secondo semestre del 2012 e per l'anno 2013, si richiedeva un ulteriore intervento dei soci con l'erogazione dei contributi consortili a ripianamento dei costi di esercizio previsti. Nelle more però dell'intervento della Regione Campania dichiaratasi intenzionata ad acquisire la partecipazione detenuta da EAV Holding in LOGICA Scarl, per poi affidare alla stessa una commessa di studio con la partecipazione ad un progetto finanziato con fondi europei. Infatti, con delibera 676 del 24.11.2012 della Giunta Regionale della Campania è stato autorizzato l'acquisto della Regione del pacchetto di partecipazione detenuto da EAV, a primaria condizione che si modifichi lo statuto sociale trasformando la società in srl. Nella seduta del

Comitato Portuale del 31.01.2013, questa Autorità Portuale, tenuto conto di quanto richiamato dalla Corte dei Conti (Determinazione 112/2012), secondo cui le partecipazioni societarie non devono mai prescindere dal perseguimento delle finalità istituzionali di cui l'Autorità Portuale è portatrice, e devono essere coerenti con la normativa vigente in materia societaria, nonché tenuto conto che con la nuova configurazione giuridica la società LOGICA rappresenta un valido strumento sia per la realizzazione del Grande Progetto sia per le attività istituzionali dell'ente evidenziando, così, una stretta funzionalizzazione della società al perseguimento delle finalità dell'Ente, ha deliberato quanto segue:

- 1) di dare atto della sussistenza del presupposto della finalizzazione della società in questione al perseguimento delle finalità dell'Ente;
- 2) di dare mandato al Presidente per l'assemblea della società a:
  - votare favorevolmente alla ricostituzione del capitale sociale;
  - votare favorevolmente alla modifica dello statuto sociale trasformando la società in srl, con conseguente eliminazione del problema della contribuzione annuale.

Dopo aver fatto questi passaggi la Regione Campania ha proceduto all'acquisto della partecipazione dalle mani dell'EAV, per cui allo stato attuale la nuova compagine è la seguente:

- Regione Campania	35.000,00 € pari al 48% del capitale sociale
- AP Napoli	25.270,00 € pari al 35% del capitale sociale
- AP Salerno	12.225,00 € pari al 17% del capitale sociale

Nel corso del 2013 è proseguita l'ordinaria amministrazione della società che, però, non avendo commesse e quindi ricavi, ha generato ulteriori perdite che hanno azzerato il capitale sociale e rendono obbligatorio l'intervento dei soci per la ricapitalizzazione o la messa in liquidazione. Inoltre, la società ha comunicato che il preventivo per il 2013 lascia presumere un fabbisogno di almeno 462 mila euro che trae origine dai costi dell'esercizio e dalle necessità finanziarie connesse al rientro degli affidamenti bancari e dal pagamento di altri debiti, improcrastinabile.

In ogni caso, è necessaria una ricapitalizzazione nell'immediato non inferiore a 203 mila euro che comporterebbero un esborso per l'Autorità Portuale di Napoli di 73 mila euro circa. La Giunta Regionale, con delibera n. 179 del 18.06.2013, ha approvato il progetto Infologica del



valore di circa 2,5 milioni di euro a valere sui fondi rinvenienti POR 2000/2006, da affidare alla società LOGICA scarl. L'assemblea prevista per il 18.07.2013 dovrà, innanzitutto, deliberare sull'assorbimento delle perdite di esercizio 2013 (al 15.06.2013), che hanno eroso il capitale sociale generando un'ulteriore perdita da ripianare. Il Comitato portuale dovrà deliberare di dare mandato al Commissario straordinario per la prossima assemblea del 18.07.2013, di:

- Votare favorevolmente all'approvazione del bilancio 31/12/2012;
- Votare favorevolmente all'approvazione del bilancio infrannuale al 15/06/2013;
- Proporre all'assemblea dei soci la nomina di un revisore unico della società;
- Votare favorevolmente all'azzeramento del capitale per perdite e al ripianamento della perdita residua fino a un massimo di euro 48 mila dando mandato al Commissario Straordinario di impegnare la somma disponibile al cap. 32 del bilancio di previsione 2013, subordinatamente alla variazione del bilancio di previsione 2013, finalizzata alla copertura della stessa spesa;
- Votare favorevolmente alla ricostituzione del capitale sociale fino a un valore della quota di euro 50 mila, dando mandato al Commissario Straordinario di impegnare la somma disponibile al cap. 52 del bilancio di previsione 2013;
- Votare favorevolmente alla modifica dello statuto sociale;
- In alternativa ai punti 4, 5 e 6 votare favorevolmente alla messa in liquidazione della società;
- Subordinare l'efficacia del presente provvedimento all'esperimento della procedura prevista dalla legge 244/2007.

## 9 I NUOVI SERVIZI D'INTERESSE GENERALE

### 9.1 Piano energetico portuale

Il porto di Napoli è destinatario di 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.

### 9.2 Piano della comunicazione e dell'informazione

Il porto di Napoli è interessato da un notevole flusso di mezzi e persone. Si rende, quindi, necessaria la progettazione della gestione di un servizio efficiente di comunicazione ed informazione. Il carattere polifunzionale delle attività portuali implica la creazione di uno scambio di informazioni tra i protagonisti delle suddette attività (operatori, passeggeri, visitatori, accompagnatori), anche con l'utilizzo di messaggi pubblicitari.

## 10 LA POLITICA AMBIENTALE

Per il triennio 2013-2015 l'Autorità Portuale intende attivare le seguenti iniziative di carattere ambientale:

- Completamento dell'iter di certificazione ambientale dell'Autorità Portuale 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 Dlgs 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.
- La piena 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 Portuale 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;

- Piena 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 Portuale ha 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. All'attualità, per la completa attuazione, nel porto di Napoli della normativa prevista dal predetto Decreto manca la redazione del rapporto integrativo di sicurezza portuale - R.I.S.P., la cui redazione è direttamente collegata alle risultanze degli approfondimenti in corso, come sopradetto, del *tavolo tecnico* costituito presso i Ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente;

- 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.
- 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 desolforazione 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.
- Tutela dal rumore e dalle vibrazioni

1. 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.

2. 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 presente NTA.

- Tutela della risorsa idrica

1. 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.

## 11 L'ATTIVITA' REGOLAMENTARE

### 11.1 Attuazione della normativa sulla trasparenza e la legalità

Con decreto n. 7, del 28.03.2013, il Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale ha nominato il Responsabile della prevenzione e Corruzione, con l'incarico, tra gli altri, di proporre il piano per la prevenzione e di monitorarne l'applicazione. La citazione di tale decreto impone alcune chiarificazioni sull'istituto della trasparenza amministrativa all'interno del nostro impianto normativo.

La Legge 241/90 aveva lo scopo principale di regolamentare il procedimento amministrativo, cioè quella serie di attività che portano all'emanazione di un provvedimento attraverso il quale la Pubblica Amministrazione va ad incidere sulla sfera giuridica dei privati (vedi un'autorizzazione, una concessione, etc.).

Tale legge venne definita "legge sulla trasparenza amministrativa" perché, oltre ad includere la trasparenza all'interno dei concetti generali cui va informato l'operato della Pubblica Amministrazione, dettava una serie di norme volte a favorire la partecipazione del cittadino al procedimento, le cui esigenze sembrano attualmente aumentate, motivo per cui è stata assunta una declinazione differente.

Non solo è sempre maggiormente avvertita l'esigenza di un controllo da parte della cittadinanza nei confronti dell'azione amministrativa, ma si cerca anche di sfruttare al massimo le opportunità fornite da internet e dall'Information and Communication Technology.

Il recente decreto legislativo 33/2013 si è posto un obiettivo di certo più ambizioso nell'affermare ciò che l'interpretazione della legge 241 del 1990 aveva sempre negato: il principio di trasparenza viene finalmente considerato quale accessibilità totale delle informazioni concernenti l'organizzazione e l'attività delle pubbliche amministrazioni, allo scopo di favorire forme diffuse di controllo.



Viene poi introdotto il nuovo istituto del cosiddetto "diritto di accesso civico", consistente nell'obbligo di pubblicare documenti, informazioni o dati che chiunque ha il diritto di richiedere, nei casi in cui sia stata omessa la loro pubblicazione.

La richiesta di accesso civico, inoltre, non è sottoposta ad alcuna limitazione: non è necessario che chi propone l'istanza abbia un interesse personale e diretto a vederla soddisfatta. I provvedimenti legislativi intervenuti nel tempo, ed improntati a finalità conoscitive e partecipative, vanno considerati strumento di attuazione del "principio democratico e dei principi costituzionali di eguaglianza, imparzialità, buon andamento, responsabilità, efficacia ed efficienza nell'utilizzo di risorse pubbliche, integrità e lealtà nel servizio alla nazione" (art.1, comma 1, D.L. 33/2013).

Un adempimento da non sottovalutare è il Piano triennale per la trasparenza e l'integrità che, quale parte integrante del Piano di prevenzione della corruzione, deve indicare le modalità di attuazione degli obblighi di trasparenza e gli obiettivi collegati con il sistema di premialità.

## 12 Le funzioni del Porto di Castellammare di Stabia ed il nuovo Piano Regolatore

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 portuale 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.

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 Soprafflutto;
- 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 dell'ampliamento ha una strategia ben precisa, delineata sul programma di espansione dello scalo partenopeo finalizzato alla costituzione di un grande sistema portuale integrato del Golfo di Napoli che, gestito da un unico organismo, attribuisce ai porti satelliti funzioni complementari.

Il Porto di Castellammare ha un'estensione di 1.060 mq e svolge la propria attività in tre settori: commerciale, cantieristico e diportistico.

Per quanto riguarda il settore merci, va detto che lo scalo Stabiese ha la disponibilità di banchine operative e pescaggi idonei a navi di medio tonnellaggio (fino a 6.000 tonn./portata) ed è prossimo ai magazzini e silos di stoccaggio, fattori questi che possono consentire il ritorno sul porto di Castellammare del traffico di grano e prodotti derivati e, non appena l'istruttoria per l'autorizzazione dell'impresa portuale sarà completata, sarà anche possibile acquisire altri traffici merceologici, tra i quali legname, ferro ed il servizio idrico, con conseguente incremento dell'occupazione generale, considerando anche il riposizionamento dei lavoratori attualmente in mobilità.

C'è da dire che, a causa della perdurante crisi internazionale, la capacità attrattiva del porto di Castellammare di Stabia è al momento piuttosto bassa, in quanto, ovviamente, le quote di nuovo mercato da attrarre risultano esigue.

È da auspicare che questo tempo di latenza possa essere utilizzato per la razionalizzazione e l'ammodernamento dello scalo, in vista dei probabili scenari futuri migliori.

Non a caso la posizione strategica del porto Stabiese, a ridosso della Costiera Sorrentina e dei siti archeologici di Pompei ed Ercolano, vedrebbero la possibilità di dislocare parte del traffico passeggeri alle aree disponibili, che per adesso sono da individuarsi nel molo di Sottoflutto, avente una lunghezza di 240 m. e la Banchina Marinella.

Considerata la crescita esponenziale 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 porto di Napoli 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 Portuale di Napoli.

Si potrebbe inoltre far partire, per i prossimi appuntamenti fieristici, una prima campagna di informazione, necessaria affinché lo scalo Stabiese possa essere conosciuto in Italia e soprattutto all'estero. Campagna incentrata attraverso una descrizione dei luoghi, delle caratteristiche tecniche, dei punti di forza e di debolezza delle aree portuali, ma soprattutto turistiche.

Fatto ciò, ci si può rivolgere direttamente alle compagnie di crociera alternative, che con piccole navi hanno dato vita ad una nuova offerta crocieristica, più economica e con itinerari di breve durata che periodicamente vengono rimodulati a seconda delle esigenze commerciali ed operative.