



AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI

Relazione Annuale 2014

(art. 9, punto 3, lett. C, legge 28 gennaio 1994, n. 84)

INDICE

PREMESSA

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI	3
1.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA RAZIONALIZZAZIONE E ORGANIZZAZIONE DEGLI UFFICI NONCHE' ALL'INFORMATIZZAZIONE DELLE PROCEDURE	3
1.2 EVENTUALI COSTITUZIONI DI O PARTECIPAZIONI IN SOCIETA' DI CUI ALL'ART. 6, COMMA 6, LEGGE 84/94.....	6
 2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO	 6
2.1 AGGIORNAMENTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE (NAPOLI E C/STABIA).....	6
2.2 INFORMAZIONI SUL PIANO OPERATIVO TRIENNALE VIGENTE E SUL RELATIVO STATO DI ATTUAZIONE	9
2.3 ANALISI DEI DATI RELATIVI AL TRAFFICO DI MERCI E PASSEGGERI	10
2.4 ATTIVITÀ PROMOZIONALE.....	13
 3. ATTIVITA' SVOLTE IN AMBITO PORTUALE.....	 19
3.1 SERVIZI DI INTERESSE GENERALE	19
3.1.1 ELENCO DEI SERVIZI AFFIDATI, MODALITA' DELL'AFFIDAMENTO, SOGGETTI AFFIDATARI, DECORRENZA E SCADENZA DELL'AFFIDAMENTO, EVENTUALI PARTECIPAZIONI DELL'AUTORITA' PORTUALE NELLE SOCIETA' AFFIDATARIE AI SENSI DELL'ART. 23, CO. 5 DELLA LEGGE 84/94.....	19
3.2 ARTICOLI 16, 17 E 18 DELLA LEGGE 84/94	23
3.2.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE SUI PROCEDIMENTI DI RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI.....	23
3.2.2 ELENCO DEI SOGGETTI AUTORIZZATI, ANCHE IN AUTOPRODUZIONE, ALLO SVOLGIMENTO DEI SERVIZI PORTUALI AI SENSI DELL'ART. 16 CON ESTREMI, OGGETTO E DURATA DELLE AUTORIZZAZIONI.....	24
3.2.3 ELENCO DEI SOGGETTI AUTORIZZATI, ANCHE IN AUTOPRODUZIONE, ALLO SVOLGIMENTO DEI SERVIZI PORTUALI AI SENSI DELL'ART. 16 CON ESTREMI, OGGETTO E DURATA DELLE AUTORIZZAZIONI.....	25
3.2.4 ELENCO DEI SOGGETTI TITOLARI DI CONCESSIONE AI SENSI DELL'ART. 18, DURATA, SCADENZA E MODALITA' DI AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE.....	26
3.2.5 ESITI DELL'ATTIVITA' DI VERIFICA DI CUI AL COMMA 6 DELL'ART. 16.....	27
3.2.6 NOTIZIE IN MERITO ALL'AUTORIZZAZIONE RILASCIATA AI SENSI DELL'ART. 17, CO. 2 (DATA DEL RILASCIO, DURATA, REGOLAMENTO PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO) O ALLA COSTITUZIONE DELL'AGENZIA DI CUI ALL'ART. 17 COMMA 5.....	27
3.2.7 NOTIZIE IN MERITO ALL'APPLICAZIONE DELL'ATTIVITA' DI FORMAZIONE PREVISTA DAL CO.8 DELL'ART. 17.....	28
3.2.8 NOTIZIE IN MERITO ALL'APPLICAZIONE DEL COMMA 15 BIS DELL'ART. 17.....	28
3.3 ATTIVITA' DI CUI ALL'ART. 68 COD. NAV. E ATTIVITA' RESIDUALI.....	29
3.3.1 NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE.....	29
3.3.2 ELENCO DEGLI OPERATORI ISCRITTI NEI REGISTRI.....	29
 4. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE.....	 30

4.1	MANUTENZIONE ORDINARIA: ELENCO E STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE AVVIATE, COSTI DI REALIZZAZIONE,	30
4.2	MANUTENZIONE STRAORDINARIA: ELENCO E STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE AVVIATE, COSTI DI REALIZZAZIONE,	30
4.3	GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE: ELENCO E STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE AVVIATE, COSTI DI REALIZZAZIONE CON INDICAZIONE DELLA RELATIVA FONTE	31
4.4	INFRASTRUTTURE FINALIZZATE ALLE "AUTOSTRADE DEL MARE", RISULTATI FINALI E PROSPETTIVE FUTURE	44
4.5	SCOSTAMENTI TRA GLI INTERVENTI PROGRAMMATI E QUELLI AVVIATI E RELATIVE MOTIVAZIONI	
5.	FINANZIAMENTI COMUNITARI	45
5.1	NOTIZIE SU FINANZIAMENTI O FONDI EUROPEI E/O REGIONALI RELATIVI A OPERE INFRASTRUTTURALI O PROGETTI UTILI ALLO SVILUPPO DELLA PORTUALITA'	45
6.	GESTIONE DEL DEMANIO.....	53
6.1	NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE	53
6.2	INTROITI PER CANONI, TEMPI DI RISCOSSIONE, AMMONTARE CANONI NON RISCOSSI E AZIONI DI RECUPERO PER MOROSITÀ	56
6.3	ATTIVITÀ DI CONTROLLO SUL DEMANIO MARITTIMO, EVENTUALI OCCUPAZIONI IRREGOLARI E ATTIVITÀ INTRAPRESA PER LA NORMALIZZAZIONE.....	64
6.4	ELENCO DEI SOGGETTI TITOLARI DI CONCESSIONE AI SENSI DELL'ART. 36 COD. NAV. DISTINTI PER USI.	66
7.	TASSE PORTUALI	66
7.1	ENTRATE PER TASSE DISTINTE TRA TASSA D'ANCORAGGIO, TASSA PORTUALE E ALTRE TASSE O ADDIZIONALI ..	66

PREMESSA

Preliminarmente, è opportuno ricordare il presente documento viene redatto seguendo lo schema indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, trasmesso con nota prot. n. 2284 del 3.03.2015.

L'Autorità Portuale di Napoli, anche nel 2014, è stata sottoposta a Commissariamento straordinario, prima con D.M. 11.12.2013, con il quale è stato nominato Commissario Straordinario, a decorrere dal 12.12.2013, l'Amm. Felicio Angrisano, che ha rassegnato le proprie dimissioni in data 30.04.2014. Successivamente, con D.M. n. 174 del 30.04.2014, con il quale è stato nominato Commissario Straordinario il Prof. Francesco Karrer.

A seguito di sentenza del TAR Campania n. 1781/2014, si è provveduto a ricostituire con delibera n. 173 del 3.07.2014, ora per allora, il Comitato Portuale costituito con delibera n. 210 del 16.05.2013.

E' proseguita anche per parte dell'anno 2014 l'attività di indagine da parte della Guardia di Finanza per conto della Procura della Corte dei Conti, che ha visto coinvolti direttamente e/o trasversalmente tutti gli Uffici, comportando un notevole aggravio dei carichi di lavoro.

A ciò si aggiunge la circostanza che l'avvicendamento di commissari straordinari alla guida dell'Ente ha comportato ulteriori continue variazioni degli obiettivi di breve periodo in ragione dell'impostazione che ognuno ha ritenuto in legittimità di voler introdurre e, in molti casi, con l'inserimento di conseguenti tecnicismi che hanno contribuito a rallentamenti nell'attività amministrativa.

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e degli strumenti informatici in dotazione.

Nel corso del 2014 è stato dato ulteriore impulso all'attività di sviluppo e implementazione delle procedure informatiche gestionali basate su Oracle Application. In particolare, per ciò che riguarda la ragioneria, sono stati aggiornati e/o implementati i seguenti moduli principali:

1. Nuovo report in formato excel che riporta l'Elenco residui attivi.
2. Nuovo report in formato excel che riporta l'Elenco residui passivi.
3. Inserimento di un nuovo parametro Stato (Aperte, Chiuse, Tutte) sulle stampe "Stampa Fatture" e "Registro fatture clienti".
4. Nuovo report in formato excel che riporta l'Elenco annullamenti residui Attivi.
5. Nuovo report in formato excel che riporta l'Elenco annullamenti residui Passivi.
6. Nuovo report in formato excel che riporta l'Elenco delle reversali emesse a competenza e a residuo in un determinato esercizio.
7. Nuovo report in formato excel che riporta l'Estratto conto del cliente.
8. Nuovo report in formato excel con Estrazione saldo analitico fatturato/incassato per cliente per tipologia di fatturazione.
9. Nuovo report "Stampa fatture emesse dal demanio con dettaglio movimenti di approdo (excel)"
10. nuova stampa "Rendiconto gestionale entrate in excel" che riporta gli stessi campi e parametri della stampa già esistente in formato PDF.
11. nuova stampa "Rendiconto gestionale uscite in excel" che riporta gli stessi campi e parametri della stampa già esistente in formato PDF.

12. nuova stampa "Rendiconto finanziario entrate in excel" che riporta gli stessi campi e parametri della stampa già esistente in formato PDF.
13. nuova stampa "Rendiconto finanziario uscite in excel" che riporta gli stessi campi e parametri della stampa già esistente in formato PDF.
14. nuova stampa "Elenco mandati per fornitore" in formato pdf.
15. nuova stampa "saldo sintetico clienti con deposito in excel" che riporta gli stessi campi e parametri della stampa già esistente in formato PDF.
16. Gestione Paghe (adeguamento al nuovo forma file di INAZ).
17. Dalla maschera della delibera sarà abilitata una funzione che riporta le fatture collegate con relativo saldo.
18. nuova stampa "Quadratura residui dettagliato in excel" .
19. Creare una nuova stampa Elenco solleciti inviati (Excel).
20. Nuovo report in formato excel che riporta il riepilogo sintetico per articolo. Tale report riporterà gli stessi campi presenti nel report "Riepilogo sintetico Articoli" in formato PDF" già in uso.
21. Gestione delle Distinte Di Cassa e collegamento documenti
22. Stampa reversali consegnate alla tesoreria" e "Stampa mandati consegnati alla tesoreria".

Per ciò che riguarda le procedure dell'ufficio personale nel corso del 2014 sono stati ideati e realizzati e entrati in funzione ulteriori moduli del sistema informativo Inaz paghe:

- Ulteriori implementazioni del modulo Human Resources basato su Business Object, che consente il monitoraggio immediato e sintetico del personale in termini di anagrafica, costi e presenze.
- Passaggio definitivo in modalità asp della procedura paghe. Tale percorso, iniziato nel 2013, ha conseguito l'obiettivo di non dover più investire in tecnologie (Hardware, Software, antivirus, ecc.), non dover formare i dipendenti relativamente alla parte sistemistica per la gestione del sistema operativo, non dover più caricare gli aggiornamenti, non dover effettuare i salvataggi quotidiani, settimanali o mensili.

Per quanto concerne l'Ufficio demanio, nell'anno 2014 è stato adottato un diverso metodo di classificazione delle diverse posizioni, adottando uno strumento informatico di monitoraggio atto ad individuare e classificare, ordinandoli per vigenza, tutti i soggetti giuridici occupanti aree demaniali marittime nella circoscrizione portuale; ciò allo scopo di procedere alla sistematica regolarizzazione delle relative posizioni attraverso il tempestivo rilascio di titoli concessori e/o l'avvio del procedimento di assegnazione ad evidenza pubblica, od ancora, nelle ipotesi di abusivismo, l'avvio del procedimento di ingiunzione di sgombero. Tale strumento di monitoraggio, che ha il suo precedente nel ruolo informatico delle concessioni, utilizzato in passato anche allo scopo di monitorare l'andamento dell'attività amministrativa ufficio, ha dato vita, da marzo 2014 in poi, ad un ulteriore attività di *reporting*, da cui è possibile estrarre periodici *highlights*, in merito alle vigenze ed alle scadenze che informano l'attività e le sue priorità. Le istruttorie in corso, inoltre, sono registrate e numerate mediante un registro consultabile in rete. Sempre dal 2014 è stata totalmente informatizzato il processo di pubblicazione e trasmissione degli avvisi pubblici e degli estratti d'avviso per la pubblicità su quotidiani a tiratura nazionale, anche in applicazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, come modificato dall'art. 26 D.L. 66/14 (pubblicazione telematica di avvisi e bandi).

Pianta organica

CATEGORIA	CONSISTENZA ORGANICA				dotazione organica approvata
	al 31/12/13	dimissioni passaggi di livello	assunzioni passaggi di livello	al 31/12/14	
DIRIGENTI	6	0	0	6	13
QUADRI	25	1	0	24	40
IMPIEGATI	57	1	0	56	76
OPERAI	2	0	0	2	4
TOTALE	90	2	0	88	133
DISTACCATI	0	0	0	0	
ESUBERI	0	0	0	0	
TOTALE COMPLESSIVO	90	2	0	88	

Costo della struttura organizzativa

	Esercizio 2014	Esercizio 2013	Differenza
Emolumenti al Segretario Generale	174	177	- 3
Emolumenti fissi	4.853	5.378	- 525
Emolumenti variabili	56	64	- 8
Ind. e rimb. spese missioni	19	25	- 6
Altri oneri per il personale	138	159	- 21
Istruzione personale	6	13	- 7
Oneri previdenziali	1.647	1.999	- 352
TOTALE	6.893	7.815	- 922

Attuazione della normativa anticorruzione e trasparenza - Legge 190/2012 e D.Lgs. 33/2013

In attuazione delle norme contenute nella legge 190/2012 e dal successivo decreto legislativo 33/2013, con delibera n. 19/2014 sono stati approvati i tre documenti fondamentali (da sottoporre annualmente ad integrazioni, aggiornamenti ed approfondimenti): Piano triennale anticorruzione 2014/2016; Piano triennale per la trasparenza 2014/2016; Ciclo di gestione delle performance.

Con delibera commissariale n. 201 del 23.07.2014, nel rispetto delle linee guida approvate dall'ANAC con deliberazione n. 75/2013, è stato approvato il "Codice di comportamento" dei dipendenti dell'Autorità Portuale, quale strumento essenziale per l'attuazione delle strategie di prevenzione della corruzione di ciascuna amministrazione, al fine di porre in essere modelli di comportamento corretto da seguire e di minimizzare il rischio di corruzione.

Con delibera commissariale n. 202 del 23.07.2014 è stato, altresì, approvato, il "Piano per la formazione del personale dell'A.P., ex L. 190/2012", per gli anni 2014-2016, in considerazione del fatto che la formazione del personale è individuata come uno dei più rilevanti strumenti gestionali di contrasto alla corruzione in quanto: 1) riduce il rischio di azioni illecite; 2) consente l'acquisizione di competenze specifiche per lo svolgimento delle attività nelle aree individuate a più elevato rischio di corruzione.

Il collegamento tra la prevenzione della corruzione e il programma per la trasparenza e l'integrità è assicurato, altresì, dalla figura del Responsabile della trasparenza che, in A.P. come in altre amministrazioni, si è ritenuto di dover identificare con lo stesso Responsabile per l'anticorruzione.

Il suddetto ruolo di **Responsabile per l'anticorruzione e trasparenza (R.P.C.T.)**, a seguito delle dimissioni dell'Avv. Antonio del Mese, è stato conferito al Dott. Ugo Vestri con delibera commissariale n. 14/2015.

Anche per l'anno 2014, a cura del gruppo di supporto al R.P.C.T., si è provveduto ad implementare ed aggiornare la sezione sul sito web dell'A.P. chiamata "**Amministrazione trasparente**", nella quale vengono continuamente pubblicate tutte le principali informazioni riguardanti la vita dell'Ente ed i suoi principali attori.

1.2 Eventuali costituzioni di o partecipazioni in società' di cui all'art. 6, comma 6, legge 84/94.

Logica srl in liquidazione

L'Autorità Portuale possedeva una partecipazione nella Società Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci - Logica s.r.l. -, società che aveva come oggetto lo studio della logistica integrata e costituita con la Regione Campania e l'Autorità Portuale di Salerno. La società è stata posta in liquidazione all'inizio del 2014 e sono in corso le relative procedure. E' stato, pertanto, azzerato il relativo valore di bilancio.

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Aggiornamenti sul Piano Regolatore Portuale

La legge 84/94 affida all'Autorità Portuale la redazione del Piano Regolatore del **PORTO DI NAPOLI** 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.

Fermo restando il lavoro già svolto in questi anni e gli obiettivi già prefissati dal P.R.P., l'A.P., con delibera del Comitato Portuale n. 30 del 28.07.2011, approvando le "Linee di 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.

Con delibera n. 11 del 06.03.2012 il Comitato Portuale ha approvato, quindi, 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 preso atto della 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 suddetto *"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.

In data 06.02.2013, il "PRP - Revisione giugno 2012", così come rielaborato in accoglimento di quanto richiesto nella citata Delibera del C.C. 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.

Nel contempo, in dipendenza di quanto previsto dal comma 4 dell'art. 5 della Legge 84/94 che prevede che i PRP siano sottoposti alle procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), nonché da quanto previsto dal successivo D.Lgs 152/2006 e s.m.i., che nel disciplinare la materia ambientale, prevede che i piani siano sottoposti alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), è stato avviato un intenso confronto con la Regione Campania ed il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), in merito alla più idonea procedura da intraprendere per una definitiva approvazione del Piano.

Con propria nota dell'11.01.2013 il MATTM, ha confermato la possibilità di intraprendere il procedimento semplificato di VIA integrata VAS previsto dall'art. 6, comma 3ter, del D.Lgs 152/2006.

Di conseguenza l'A.P., con l'obiettivo di procedere quanto più celermente possibile all'approvazione del PRP, evitando, in tal senso, l'allungamento dei tempi derivante dallo svolgimento delle due procedure (VAS e poi VIA), il 30.10.2012, ha manifestato al MATTM l'interesse ad attivare la procedura prevista dal richiamato art. 6, comma 3ter, del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., ritenendo che il PRP presenti una prevalenza di opere di natura progettuale e richiedendo la riduzione a 30 gg. il previsto periodo per la consultazione preliminare.

Pertanto, il 13.05.2013 è stato formalmente comunicato al MATTM ed alle altre Istituzioni/Enti coinvolti, l'avvio della consultazione, presentando e sottoponendo all'esame gli elaborati costitutivi il PRP Revisione giugno 2012 e lo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI).

Il MATTM, con successiva comunicazione del 29.11.2013, nel trasmettere il parere n. 1376 del 15.11.2013 reso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (CTVA) - relativo alla consultazione e conclusione della prima fase della procedura ambientale integrata VIA/VAS - ha richiesto la presentazione di un'ulteriore documentazione, nel passare al livello definitivo, in ottemperanza ai contenuti del citato parere, riguardante, in

sintesi, lo Studio Ambientale Integrato (SAI) che dovrà comprendere tutti i contenuti, previsti dalla normativa vigente, relativamente alla stesura del Rapporto Ambientale e dello Studio di Impatto Ambientale.

Nel frattempo, al fine di ottemperare alle richieste ed integrazioni del Piano, contenute nel parere n. 63/2013 del C.S.L.P., con particolare riferimento "alla Definizione dell'ipotesi di *"realizzazione e gestione dell'impianto di carico a servizio dei prodotti petroliferi"*, è stato elaborato *"un documento di Sicurezza relativo alle attività portuali esercitate alla Darsena Petroli nella configurazione attuale e futura come prevista nel nuovo PRP"*, nonché un documento *"Ricevimento prodotti petroliferi a mare"* relativamente alla realizzazione di un impianto di carico all'esterno della Diga Foranea a servizio del Terminal Petroli.

Per tale ipotesi, contenuta nel PRP, dagli incontri avuti con le istituzioni coinvolte, è scaturita la necessità di costituire un tavolo tecnico che valutasse in maniera coordinata ed univoca, le problematiche in essere, eventuali criticità, aspetti autorizzativi, procedurali e concessori, tutte questioni, oggi ancora aperte, propedeutiche e necessarie al fine di una definizione conclusiva delle scelte del Piano relativamente agli impianti e insediamenti cosiddetti strategici.

In merito sono stati acquisiti i seguenti pareri:

- della Direzione Regionale Campania - Dipartimento dei Vigili del Fuoco;
- della Capitaneria di Porto di Napoli,
- dell'Agenzia del Demanio - Direzione Regionale della Campania.

Ad oggi, quindi, ai fini della prosecuzione della procedura di approvazione del PRP (il cui iter si conclude con l'atto di approvazione da parte della Regione Campania) sono in corso le attività necessarie per:

- Ottemperare a quanto richiesto dal parere n. 1376 del 15.11.2013, reso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale nell'ambito della conclusione della prima fase della procedura ambientale integrata VIA/VAS ed avviare la seconda fase della procedura. A tal fine è in corso la predisposizione dello Studio Ambientale Integrato (SAI) rispetto a quale è indispensabile definire l'ipotesi di realizzazione e gestione dell'impianto di carico a servizio dei prodotti petroliferi;
- Presentare nuovamente il PRP - Revisione giugno 2012 al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - una volta definito il nuovo assetto dell'area orientale relativamente alla realizzazione di un nuovo impianto di carico dei prodotti petroliferi - aggiornato con il (SAI) e le integrazioni richieste nel parere n. 63/2013.

Nel contempo e comunque nell'ambito della predisposizione della documentazione necessaria per la seconda fase della procedura VIA/VAS integrata, è stato elaborato il documento di *"Inquadramento strategico ambientale della Circonscrizione Portuale"* che, nel proporre possibili schemi di sviluppo relativamente alle scelte e gli obiettivi di crescita contenute negli strumenti programmatori e pianificatori attualmente vigenti e /o in corso di approvazione per i due porti di Napoli e Castellammare di Stabia, pone le basi per alternative possibili, di cui tener conto nell'ambito degli studi ambientali da predisporre per i due PRP, in relazione ai potenziali impatti ambientali che la crescita dei due porti, in attuazione delle previsioni dei rispettivi Piani, può comportare sul più ampio sistema ambientale di "Area Vasta".

Inoltre, proprio nell'ambito della valutazione circa la possibilità/compatibilità di realizzazione e gestione dell'impianto di carico a servizio dei prodotti petroliferi a largo della Diga Foranea, si sono avuti incontri tecnici con la Capitaneria di Porto e con il Corpo Piloti di Napoli, anche valutando, in questo contesto, alternative possibili.

Per quanto concerne il Piano Regolatore nel **PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA**, si ricorda che in data 28/06/2011 è stato sottoscritto dai rappresentanti dell'AP, del Comune e della CP di Castellammare di Stabia, il documento per definire le linee di sviluppo del Porto di Castellammare di Stabia, in attesa della formazione ed approvazione ai sensi dell'art. 5 L84/94, del nuovo PRP. In tale Documento sono state individuate le necessità e le azioni necessarie da mettere in campo, non solo di rilancio dello scalo stabiese, anche attraverso adeguamenti tecnici funzionali delle opere esistenti, ma anche della riqualificazione delle aree di connessione urbana.

Conseguentemente, il comitato portuale con delibera n 10 del 27/02/2012 ha dato indicazioni circa la redazione del Nuovo PRP di Castellammare di Stabia definendone criteri e contenuti in coerenza con le citate "Linee di sviluppo del Porto di Castellammare di Stabia".

Sulla base, quindi, delle scelte programmatiche e di sviluppo del porto già delineate, è stato redatto il "Documento preliminare per la redazione del PRP di Castellammare".

Successivamente sono stati predisposti e proposti degli schemi progettuali per la redazione del il PRP che valutano l'assetto del porto dei Castellammare sulla base di tre ipotesi alternative.

I tre scenari proposti, tengono conto delle decisioni, già assunte dall'APN in sede di approvazione del Programma Triennale delle OO.PP., relativamente alla realizzazione di alcune indifferibili ed indispensabili opere marittime, la cui realizzazione costituisce una costante delle tre ipotesi proposte.

In data 05.02.2014 i suddetti schemi progettuali, sono stati trasmessi al Comune ed alla Capitaneria di Porto di Castellammare al fine di:

- una valutazione di merito per un nuovo assetto del porto dei Castellammare di Stabia per la definitiva elaborazione del PRP;
- una propositiva collaborazione, anche nell'obiettivo del raggiungimento dell'intesa preliminare con lo stesso Comune, prevista dall'art. 5 della legge 84/94 e s.m.i.;
- formare di un gruppo di lavoro, costituito dai tecnici progettisti dell'A.P., da tecnici dell'Amministrazione Comunale e della Capitaneria di Porto di Castellammare, che valuti ed esamini, nell'ambito delle rispettive competenze, le ipotesi prospettate, prima del successivo e necessario confronto con gli altri enti e istituzioni direttamente interessati.

Infine, sulla base di quanto scaturito dall'incontro tra l'Autorità Portuale di Napoli e Amministrazione Comunale di Castellammare di Stabia del febbraio scorso, è stato elaborato un ulteriore scenario possibile di assetto del porto di Castellammare che tiene conto principalmente: dell'ipotesi sviluppata dalla soc. Projenia srl per conto della Fincantieri Cantieri Navali Italiani spa (maggio 2012), con la realizzazione di un bacino di costruzione esterno all'attuale molo di sopraflutto, di un nuovo pontile per funzioni crocieristiche, della demolizione dell'attuale pontile Silos e la riqualificazione degli edifici ex Silos ed ex Magazzini del sale per Terminal passeggeri e funzioni connesse.

2.2 Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione

Il Piano Operativo Triennale (P.O.T.) rappresenta il documento fondamentale attraverso cui l'Autorità Portuale, in conformità con quanto stabilito dalla legge n. 84/1994, stabilisce gli obiettivi da perseguire nel triennio successivo, definendo i piani che ne consentano il raggiungimento e le eventuali verifiche.

La necessità di tale piano scaturisce da una serie di ragioni, che sono intrinseche alla stessa azione sviluppata dall'Autorità Portuale, sia a livello di precisazioni e aggiornamenti del programma degli investimenti, sia a livello della molteplice serie di azioni e di

iniziative assunte da questa Autorità Portuale per focalizzare, condividere, promuovere, le direttrici dello sviluppo del porto, i processi da avviare, le iniziative da assumere verso gli organi dello Stato, le categorie degli operatori, le Istituzioni, il territorio.

Le scelte indicate nel piano sono il frutto di un confronto continuo con le istituzioni locali e con le categorie imprenditoriali e sindacali coinvolte. Rappresentano, in tal senso, un riferimento fondamentale per qualsiasi intervento mirato allo sviluppo e al potenziamento del sistema portuale di Napoli.

Con delibera n. 26 in data 31.10.2013, il Comitato Portuale ha approvato il **PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2013/2015**, tenendo conto delle mutate esigenze del Porto Napoli, con particolare attenzione al porto di Castellammare di Stabia, nell'ambito dei nuovi obiettivi strategici di sviluppo.

Si è partiti dagli obiettivi fissati nel POT 2011/2013 per poi delineare i nuovi scenari programmatici da realizzare nel prossimo triennio. Nello stesso documento del 2013 vengono riportati, sia pur in via esemplificativa, le opere in corso di realizzazione con indicazione del loro stato di attuazione.

2.3 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri

Il 2014 è stato accompagnato da un miglioramento, seppure lieve, delle condizioni macroeconomiche a livello globale che rende più rosee le prospettive di una crescita tangibile nel trasporto marittimo internazionale. Le previsioni della WTO (World Trade Organization) stimano un aumento del commercio mondiale pari al 4,7% per il 2014 e al 5,3% per il 2015, in aumento rispetto alla crescita media dell'ultimo biennio che è stata del 2,2%. La WTO ha rilevato che nel 2013 la lentezza del ritmo della crescita del commercio è stata determinata da una combinazione di domanda di importazioni piatta nelle economie sviluppate (+0,2%) e di una modesta crescita delle importazioni nelle economie in via di sviluppo (+4,4%), mentre sul fronte delle esportazioni, le economie sia sviluppate sia in via di sviluppo hanno registrato solamente lievi incrementi.

A trainare la ripresa sembrano essere le economie più mature, mentre i Paesi emergenti fanno segnare rallentamenti nei tassi di crescita, sia a causa di fattori ciclici e congiunturali sia come conseguenza di difficoltà strutturali persistenti. L'ultimo outlook del Fondo Monetario Internazionale conferma per il 2014 una performance analoga a quella del 2013 in termini di PIL (+3,3%), e solo un leggero miglioramento per il 2015 (+3,5%).

Secondo il Bimco, un'associazione internazionale di shipping, la ripresa economica mondiale trainerà le prestazioni delle navi bulk carrier, cisterne e portacontainer, ma restano i rischi connessi all'eccesso di capacità di stiva che può deprimere i noli, soprattutto nel segmento dei container.

La domanda di trasporto su navi cisterna e portacontainer sarà alimentata prevalentemente dagli Stati Uniti che dovranno sostenere la forte domanda dei consumatori e l'elevata produzione petrolifera. Ad influenzare le dinamiche delle rotte mondiali di petroliere e navi cisterna saranno la *shaleoil* statunitense e la delocalizzazione dei maggiori centri di raffinazione in Medio Oriente. Interessante sarà vedere - sottolinea la relazione di Bimco, Reflection 2014 - la strategia di diversificazione negli approvvigionamenti avviata dalla Cina, che sempre più si rivolge all'Africa occidentale al Sud America, aumentando la lunghezza delle rotte.

Nel 2014, l'offerta di stiva sul mercato dry bulk crescerà del 4,4%, mentre la domanda salirà ancora, grazie alla Cina, del 4,5-6% trainata dalle major bulk (soprattutto minerali di

ferro, carbone e grano). Ma in questo segmento sono prossime alla consegna le nuove navi ordinate negli ultimi anni, che potrebbero rallentare questo trend di ripresa.

Volatilità dei noli, economie di scala e alleanze saranno le parole d'ordine anche nel 2014 per il segmento container, la cui l'offerta di stiva è prevista in crescita del 5,7%, anche se usciranno progressivamente di scena le navi di piccola taglia. Per questo segmento DrewryShippingConsultants prevede una crescita media annua del 5,6% fino al 2018, rispetto al 3,4% registrato nel 2013, che si concentrerà prevalentemente in Africa e in Cina.

Il 2014 è stato l'anno in cui si è imposto il fenomeno delle alleanze tra i carrier. Dopo la vicenda della P3 Network con le prime tre compagnie di navigazione del settore di linea (Maersk Line, Mediterranean Shipping Company e CMA-CGM), che aveva già disegnato strategie che stavano mutando l'assetto del mercato mondiale dei container, bloccata poi dall'autorità antitrust cinese, sono state siglate la 2M (Maerske MSC) e, ultima in ordine di tempo, la Ocean Three (CMA CGM, China Shipping Container Lines e United Arab Shipping Company), basata su una combinazione di accordi di vessel sharing, di slot exchange e di slot charter relativi ai servizi Asia-Europa, Asia-Mediterraneo, ai servizi transpacifici e transatlantici e ai servizi Asia - costa est degli USA. Il mercato dei container vede, inoltre, la presenza di altre due alleanze già operative ovvero la G6 (Hapag Lloyd, NYK Line, OOCL, APL, Hyundai Marine e Mitsui Osk Lines) e CKYHE (Cosco, K Line, Yang Ming, Hanjin ed Evergreen).

Il ricorso alle alleanze e al gigantismo si spiega con la necessità di contenimento dei costi dei carrier che in tal modo possono razionalizzare i servizi di linea e conseguire maggiori economie di scala.

Il fenomeno delle alleanze tra i principali carrier, che catalizzano quasi interamente gli imponenti flussi di merci in contenitori tra l'Estremo Oriente e l'Europa e il Nord del Mediterraneo, è una questione rilevante da considerare nelle valutazioni delle stime di crescita del segmento. A livello economico esse hanno, infatti, la capacità di orientare le rotte sulle quali si manifesteranno i trend di crescita più interessanti, nonché le direttrici lungo le quali si muoveranno. Naturalmente i carrier disegneranno le loro rotte tenendo conto anche dei porti che saranno in grado di accogliere le mega navi da oltre 18.000 TEU che compongono la loro flotta. Sulla base di quanto riportato nell'ultimo rapporto di Alphaliner, al 31 dicembre 2014 si contavano già 96 navi di stazza superiore ai 13.300 TEU per una capacità di oltre 1,4 milioni di TEU; in orderbook, sempre alla stessa data, compaiono ulteriori 102 unità per una capacità complessiva di oltre 1,6 milioni di TEU.

Nel frattempo, in base alle previsioni dell'Ocean Shipping Consultants, i cantieri coreani sono ormai pronti per costruire navi da 24.000 TEU, ovvero 5 mila TEU più grandi rispetto a quelle da 19.000 TEU appena entrate in esercizio.

Al fine di valutare quali impatti l'andamento dell'economia e dei trasporti marittimi possano avere a livello territoriale, va innanzitutto premesso che in Campania la rilevanza della Sea Economy è molto significativa: il cluster marittimo presenta un'ampia articolazione coinvolgendo numerosi soggetti e diverse tipologie d'attività. Tra gli elementi caratterizzanti il tessuto regionale del comparto marittimo, infatti, c'è la contemporanea presenza di molte imprese di shipping, da un lato, e di portualità e cantieri per la produzione e la riparazione navale dall'altro.

Per il settore del trasporto marittimo, in particolare, in Campania si contano 162 imprese attive che corrispondono al 49,2% di quelle presenti nel Mezzogiorno e al 13,3% di quelle nazionali. Rilevante è anche il riflesso in termini occupazionali. Gli ultimi dati disponibili parlano di circa 32.000 unità impiegate nel settore nel Mezzogiorno, pari al 36,3% del dato nazionale.

Si contano numerose realtà tanto nel segmento passeggeri quanto in quello merci, ma, su scala internazionale, è il settore cargo quello che fa registrare la presenza del maggior numero di realtà di grandi dimensioni.

Molti grandi gruppi armatoriali detengono, quindi, rapporti con la regione, avvalendosi, tra l'altro, delle competenze che il territorio offre nell'ambito della cantieristica e investendo attivamente nel potenziamento delle strutture portuali presenti.

Per quanto riguarda il tessuto armatoriale regionale, inoltre, va detto che vi sono alcuni elementi distintivi che influiscono in modo più o meno rilevante sulle strategie dello stesso e, quindi, sull'attività svolta. Esso, infatti, si caratterizza, da un lato, per una struttura basata per lo più sulla proprietà familiare e, dall'altro, per il rilevante grado di flessibilità dei modelli gestionali, con particolare riferimento alla consistenza della flotta. Oltre alle navi di proprietà, infatti, gli armatori campani si avvalgono spesso di navi a noleggio; ciò consente loro di modificare la composizione e la dimensione della flotta a seconda delle diverse necessità e prospettive di traffico. Va aggiunto che le compagnie armatoriali della regione si distinguono anche per la posizione rilevante che occupano a livello nazionale in termini di servizi specializzati offerti, quali il rimorchio nei porti, i lavori marittimi, la posa di cavi sottomarini o l'installazione di piattaforme petrolifere.

La consistenza della flotta armatoriale regionale e l'articolazione del tessuto imprenditoriale del settore sono due dei fattori che fanno assumere alla Campania una posizione di rilievo nel più generale contesto nazionale. Detto in altri termini, il contributo che l'economia marittima campana dà a quella nazionale è rilevante, anche in termini di dinamiche di sviluppo.

Traffico merci

Il settore commerciale del porto di Napoli ha visto un aumento del traffico totale rispetto al 2013. L'incremento, seppur limitato al 2,9%, rappresenta però un segnale positivo importantissimo per lo scalo partenopeo, negli anni della crisi economica mondiale che ha intaccato tutto il trasporto commerciale mondiale.

Come per il 2013, resta piuttosto diversificato l'andamento dei diversi settori del traffico del porto. Aumenta addirittura di un terzo il traffico delle rinfuse solide, accanto a un calo dei container (intuibile un trasferimento di modalità da questo alle solide stesse), e calano anche le rinfuse liquide. Poiché queste ultime includono soprattutto l'import di derivati del petrolio, è stimabile un calo del consumo dei combustibili da trasporto, a seguito della soppressione di alcune linee di trasporto pubblico o l'utilizzo di combustibili alternativi non importati via mare, come il metano. Pressoché identico il traffico RO - RO.

Il porto di Napoli sente gli effetti della crisi, anche se alcune manovre di contenimento vengono messe in atto dagli operatori: una parte dei traffici, come ad esempio quello dei container, vede crescere quote economicamente non importanti, come il movimento dei container vuoti, che tende a tenere alti i numeri ma evidenzia una perdita di fatturati ed economia generale. Questo elemento, come altri, se certifica il perdurare delle difficoltà dello scalo, ne evidenzia però anche il tentativo di reagire alla crisi stessa, in un momento in cui, in altre parole, non perdere eccessive quote di traffico e le relative ricadute positive su tutta l'economia locale è già un successo.

Per quanto riguarda il porto di Castellammare di Stabia, bisogna considerare che al momento l'attività commerciale è solo limitata alle navi cisterne che imbarcano acqua per

Capri soprattutto e anche le altre isole del golfo in condizioni di picco di richiesta (specialmente d'estate). Vi sono progetti di sviluppo futuro, legate soprattutto alle necessarie integrazioni infrastrutturali.

Dati porto di Napoli anni 2010 - 2014

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	% 2014/2013
traffico container	5.883.394	5.910.374	5.825.946	4.954.966	4.615.412	-6,9
traffico rinfuse solide	4.419.297	4.363.460	3.295.637	4.059.988	5.341.497	31,6
traffico rinfuse liquide	5.551.903	5.481.959	5.173.674	5.079.059	4.671.986	-8,0
traffico RO-RO	6.068.783	5.791.351	5.742.905	5.437.469	5.495.654	1,1
TOT	21.923.477	21.547.144	20.038.162	19.531.482	20.124.549	3,0
traffico container (TEU)	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682	-9,5
traffico Golfo	6.226.078	6.218.924	6.211.112	5.756.822	6.077.623	5,6
traffico crocieristi	1.139.319	1.297.267	1.228.651	1.175.034	1.113.762	-5,2
chiusura 2014						

Traffico Passeggeri

Traffico Crocieristico

Nell'anno di riferimento, i crocieristi sono stati 1.113.762 con circa 400 approdi; si è registrato, quindi, un lieve calo rispetto al 2013, - 5,2%. Si tratta, tuttavia, di un dato generalizzato, dovuto principalmente a scelte e valutazioni strategiche delle compagnie crocieristiche che hanno deciso di ridurre, marginalmente, gli approdi nei porti del Mediterraneo. Si prevede, invece, per il 2015, un incremento importante dei traffici, come dimostrano le prenotazioni dei moli, che fanno ipotizzare la possibilità di raggiungere più di milione e duecentomila crocieristi nel Porto di Napoli.

Traffico del golfo

Il traffico dei passeggeri diretti alle isole del golfo ha raggiunto, anche quest'anno, valori importanti. 6.077.623 sono stati i passeggeri che sono transitati per il Molo Beverello e Calata Porta di Massa, facendo registrare un incremento del 5,6% rispetto all'anno precedente

2.4 Attività Promozionale

L'attività promozionale della Autorità Portuali italiane è regolata dalla legge 84/94, art. 6 lett. a), laddove recita che "nei porti di...Napoli... è istituita l'Autorità Portuale con i seguenti compiti, in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1: indirizzo, programmazione, coordinamento, **promozione** e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti...".

Tale riconoscimento di obbligo di legge ha consentito alle Autorità Portuale di non dover accogliere i tagli previsti dalla ultima finanziaria per tale settore. Pur tuttavia, nella redazione del piano seguente si è tenuto conto delle raccomandazioni generiche del Ministero dell'Economia tese al contenimento dei costi.

L'attività promozionale è organizzata secondo diverse modalità, parte delle quali si concentra sull'interazione con il territorio e parte sulle attività fieristiche e le missioni istituzionali.

Importante anche il settore dei progetti di ricerca, nei quali l'Autorità Portuale di Napoli è stata sempre più coinvolta negli ultimi anni.

Missioni istituzionali

Le missioni istituzionali sono viaggi di lavoro organizzati di solito insieme a delegazioni di altri enti pubblici (Regioni, Governo, ecc.) in concomitanza o meno di appuntamenti fieristici e/o promozionali in genere. Nell'anno 2014 non ne sono state organizzate, complice sicuramente anche il recente cambio di governo, con conseguente riorganizzazione di tutta l'attività dei Ministeri, e le più limitate risorse finanziarie reperibili nel settore pubblico.

Attività fieristica

Per "fiera" s'intende un evento promozionale in cui diverse aziende, tramite propri stand, presentino i propri prodotti. In genere, permette l'incontro tra domanda ed offerta, nell'ottica di organizzare un unico momento in cui diversi operatori dello stesso settore possano incontrarsi e confrontarsi. Questo approccio è strettamente coerente con le fiere nelle quali produttori si rivolgono a distributori e/o rappresentanti (relazione "business to business") oppure direttamente ai consumatori (relazione "business to customers").

Negli anni, questo concetto è cambiato, non limitandosi più al puro incontro commerciale, ma allargandosi, soprattutto per le pubbliche amministrazioni, al "marketing territoriale", e cioè un'opera combinata di informazione, incontro con operatori dei settori di volta in volta rappresentati, confronto con altri soggetti pubblici, studio delle novità tecnologiche e/o informatiche, e qualunque altro atto possa nascere dall'incontro con altri soggetti.

Nel settore portuale, le fiere si sono divise in due settori, quello "commerciale" e "turistico - crocieristico", a loro volta divisi in sotto settori (questa sottodivisione vale soprattutto per il settore commerciale, che è più composito ed articolato).

L'Autorità Portuale di Napoli (come altre Autorità italiane e straniere) partecipa di solito con uno stand, diverso ed adattato alle varie esigenze (infatti le fiere non hanno lo stesso impatto "scenografico": in genere, le fiere turistiche hanno maggiore necessità di stand lavorati e complessi, visto che devono rappresentare un'immagine anche iconografica del porto e della città di Napoli, mentre le fiere commerciali sono più orientate ad un tipo di pubblico più attento alle informazioni

ed alle infrastrutture che all'aspetto esteriore: ciò non toglie che, tuttavia, in alcune fiere commerciali non si faccia attenzione all'aspetto scenografico).

Lo stand tipo vede al suo interno un'area attrezzata per incontri, pannelli decorati informativi che documentino sul porto e le sue infrastrutture, brochure ed altro materiale informativo, uno schermo a cristalli liquidi su cui scorre un video informativo su tutto il porto o un power point (quest'ultimo può essere di due tipi: a scorrimento, per una visione continua, o ad intervalli manuali, laddove ci sia un relatore che debba effettuare una presentazione commentata delle attività portuali).

La dimensione dello stand varia di volta in volta, secondo l'evento e le condizioni di partecipazione (costo, posizione, funzione dello stand), e riporta, come elemento comune di riconoscimento, il logo dell'Autorità Portuale di Napoli.

Come negli anni passati, in diverse occasioni l'Autorità Portuale di Napoli condivide gli stand con altri soggetti pubblici e privati, per contenere i costi di allestimento dello stesso

e presentare un sistema integrato di aziende pubblico/private nei diversi settori di interesse.

Continua ormai la promozione integrata dei porti italiani, iniziata nell'anno 2011, come si nota dalle partecipazioni congiunte all'evento di Parigi.

Partecipazioni a eventi espositivi e promozionali

Per il **settore commerciale**, come detto già nelle passate relazioni, le fiere non si concentrano più in un solo ambito della filiera logistica (del solo settore marittimo, aereo, stradale o ferroviario), ma sul concetto stesso di logistica integrata, comprendendo quindi tutti i nodi delle diverse tipologie di trasporto, e prevedendo la promozione integrata quando possibile, per fornire un quadro quanto più completo delle connessioni logistiche di un territorio. Tale trasformazione è tangibile anche nella tipologia di partecipazione adottata dai diversi porti italiani che sempre più spesso partecipano in collaborazione con altri enti organizzandosi in consorzi e società temporanee o permanenti (Slala per il Porto di Genova, Regione Veneto per il porto di Venezia, Regione Toscana per il porto di Livorno, ecc.), oppure presentandosi direttamente insieme ad altri porti della stessa regione (Tuscan Ports per la Toscana, Ligurian Ports per la Liguria, Cometi per Civitavecchia, Cagliari e Golfo Aranci, ecc.).

In tale ottica, l'Autorità Portuale di Napoli condivide con Interporti regionali, il porto di Salerno ed altri soggetti campani il proprio piano promozionale commerciale, per verificare in quanti e quali eventi si possa essere presenti congiuntamente.

Anche gli eventi fieristici del 2014 sono stati scelti in base a diversi criteri: area geografica (in primis Mediterraneo, Europa ed i paesi del "bric", cioè Brasile, Russia, India, Cina) in cui si svolge l'evento, quantità e qualità degli espositori, quantità e qualità dei visitatori, organizzazione di missioni specifiche dedicate a quell'evento.

Sono stati inclusi anche alcuni paesi emergenti, per sondare il terreno in alcuni territori non tradizionalmente compresi nell'ambito dell'attività promozionale. Verranno qui elencate in ordine cronologico, con una breve descrizione degli stessi:

C'è da sottolineare che, rispetto agli anni passati, è stata ridotta sensibilmente la quantità di eventi a cui partecipare, nell'ottica del risparmio dei fondi, cercando comunque di mantenere un variegato ventaglio di eventi a cui essere presenti.

Manifestazioni fieristiche:

- **Sitl, Parigi, 25 - 28 marzo**
- **Intermodal Sud America, San Paolo del Brasile 01 - 03 aprile**
- **Trans Middle East, Doha, 20 - 22 maggio**
- **Sil, Salone Internazionale della Logistica, Barcellona, 03 - 06 giugno**

- **Sitl, Parigi, 25 - 28 marzo:** è la fiera più importante in Europa dopo quella di Monaco, e negli anni ha saputo smarcarsi dal solo ambito francese per diventare un punto di riferimento importante per tutto il mercato logistico continentale. Circa 750 gli espositori, per 40.000 visitatori totali. Vede la presenza di tutti i settori dell'intermodalità, motivo per cui riesce ad attrarre operatori di tutti i campi di riferimento del trasporto. Per l'edizione del 2014 è stata organizzata una collettiva italiana che rappresentasse il sistema paese, nella logica di una promozione integrata e condivisa del settore logistico italiano.
- **Intermodal Sud America, 01 - 03 aprile, San Paolo del Brasile:** È l'evento della logistica secondo solo a quello di Monaco, e raccoglie circa 45.000 visitatori nei tre

giorni di svolgimento, ed è anche quello con il miglior tasso di crescita, confermato per l'anno 2014, nonostante gli effetti della crisi economica mondiale si siano fatto sentire anche in Brasile, paese che ne era rimasto, fino al 2013, sostanzialmente immune. Tale crescita è testimoniata dalla presenza, in qualità di espositori, dei principali porti europei (Rotterdam, Anversa, Amburgo, Barcellona, Brema, ecc.) e statunitensi (Miami, New York, Jacksonville, Baltimora), ma anche dalla presenza delle principali compagnie marittime mondiali: MSC, China Shipping, CMA - CGM, Hamburg Sud, Senator Lines, ecc. la crescita del numero degli espositori ha giustificato l'apertura di un nuovo padiglione espositivo, a cui se ne affiancherà ancora un altro per l'anno 2015. È importante perché vede la presenza di tutti i più importanti operatori del Centro e Sud America, con i quali i traffici sono in buon aumento, soprattutto considerando lo sviluppo che proprio paesi come il Brasile stanno avendo negli ultimi anni. Sempre molto interessante la presenza degli operatori del trasporto del grano e di cereali in genere, in quanto tali prodotti, originariamente coltivati solo per il mercato interno, da qualche anno, vista le migliorate tecniche di produzione, sono disponibili in quantità maggiori anche per l'esportazione, ponendosi come concorrenziali rispetto ai soliti paesi di produzione, come Stati Uniti, Ucraina, ecc.

- **Trans Middle East, Doha, 20 - 22 maggio:** l'evento si iscrive nella serie delle fiere organizzate dalla società Transportevents, specializzata nell'organizzare i propri show in paesi emergenti o tradizionalmente non al centro del mondo della logistica. Doha, sede della fiera per il 2014, conferma gli enormi progressi del Medio Oriente nel settore della logistica e della distribuzione, forti della posizione baricentrica rispetto all'Europa e l'Asia. Sta aumentando però, ed anche piuttosto rapidamente, il traffico in importazione di qualunque genere di consumo, in quanto il paese è produttore di petrolio e soprattutto di gas naturale, ma di nessun prodotto finito. In questa ottica, la promozione dei prodotti campani riveste un grande valore.
- **Sil, Salone Internazionale della Logistica, 03 - 06 giugno, Barcellona:** è ormai il più importante evento del Mediterraneo, e conta circa 30.000 visitatori nei quattro giorni di svolgimento. Vede la presenza, in qualità di espositori, di tutti i più importanti porti del Mediterraneo, presenza importante perché si stringono relazioni finalizzate alla partecipazione di progetti europei cofinanziati dalla Comunità Europea, progetti ormai molto frequenti ed interessanti. Presenza fissa abituale è ormai quella degli operatori del Nord Africa e del Medio Oriente. Queste caratteristiche sono state in buona parte confermate anche per l'edizione del 2014, anche se è innegabile che la crisi economica ha pesato in maniera importante sulla manifestazione di Barcellona.

Per il **settore turistico - crocieristico** per il 2014 l'attività promozionale del comparto turistico-crocieristico è stata svolta seguendo il programma promozionale già avviato e collaudato negli anni precedenti, fondato, soprattutto, sulla partecipazione dell'Autorità Portuale a diversi appuntamenti fieristici, manifestazioni inaugurali ed eventi nazionali ed internazionali.

Tale attività è stata supportata anche dai risultati ottenuti in termini di traffico, di visibilità e dal coinvolgimento di tutti i protagonisti del comparto turistico crocieristico locale.

Manifestazioni fieristiche

- **Bit, 13 - 15 febbraio, Milano**
- **Seatrade Miami 10 - 13 marzo, Miami**
- **BMT, 04 - 06 aprile, Napoli**
- **Seatrade Med, 16 - 18 settembre, Barcellona**
- **Approdo Oasis of the Seas, 19 settembre, Napoli**
- **Italian Cruise Day, 24 ottobre - Napoli**
- **Bit, 13 - 15 febbraio, Milano**

L'AP di Napoli ha sempre partecipato alla BIT o con un proprio stand espositivo o all'interno dello stand della Regione Campania che ha sempre affidato dei piccoli box ai vari rappresentanti della filiera turismo. Da quest'anno, invece, si è deciso di essere presenti alle manifestazioni con un desk informativo all'interno dello stand del Comune di Napoli, non solo per consentire una significativa riduzione dei costi ma, anche, perché il Porto di Napoli - essendo parte integrante della città - supporta e svolge numerose iniziative con l'Assessorato al Turismo del Comune, iniziative rivolte principalmente all'accoglienza dei numerosissimi turisti e crocieristi che transitano per il Porto e la città.

- **Seatrade Miami 10 - 13 marzo, Miami**

Il Seatrade di Miami è considerato, da sempre, l'appuntamento per eccellenza per tutti i Porti e gli operatori principali del settore turistico crocieristico e anche per l'AP di Napoli rappresenta, ormai da anni, la principale manifestazione fieristica mondiale. Si tratta di una vetrina importante non solo per esporre la propria attività con uno stand ma anche di un appuntamento per seguire le numerose conferenze di settore, dove gli oratori sono selezionati tra i principali esperti in materia, dai quali si apprendono sia le novità del mercato ma anche e soprattutto le previsioni dei traffici e i dati di traffico relativi a tutti i principali Porti. Dal 2011, la presenza dell'Autorità portuale di Napoli a Miami avviene congiuntamente a quella dell'AP di Salerno, al fine di garantire la presenza dell'intero sistema regionale portuale e consentire una riduzione dei costi complessivi sostenuti. Numerosi gli operatori locali presenti che hanno trovato ospitalità nello stand del Porto di Napoli per i vari incontri di lavoro, volti ad incrementare e ottimizzare l'attività turistico-crocieristico dello scalo partenopeo.

- **BMT, 4 - 6 aprile, Napoli**

La Borsa Mediterranea del turismo, nel corso degli anni, è diventata, dopo la Bit, la manifestazione più significativa insieme al TTG di Rimini, per tutti gli operatori turistici, soprattutto del sud Italia. La nostra presenza è, prevalentemente, di carattere istituzionale. Per l'edizione del 2014, così come già sperimentato per la Bit, si è preferito essere presenti nello stand del Comune di Napoli e nel padiglione dove erano posizionati gli stand della Regione Campania, della Camera di Commercio, dell'Aeroporto di Napoli e di tutte le altre Associazioni turistiche locali, in modo da evidenziare e rappresentare il sistema di promozione regionale dell'attività turistica globale.

- **Seatrade Med, 16- 18 settembre Barcellona**

È la fiera dei porti del Mediterraneo, corrispondente al Seatrade di Miami e, come quella, raccoglie il meglio dell'industria crocieristica mondiale, focalizzata, però, sul Mediterraneo. Come l'altra, vede una serie di conferenze di alto livello, durante le quali vengono definite le strategie e le scelte dei principali attori del turismo crocieristico mondiale. Quest'anno l'evento si è tenuto a Barcellona e, come per le precedenti edizioni, l'AP è stata presente con un proprio spazio all'interno del Padiglione

Medcruise, Associazione di cui il Porto di Napoli è socio fondatore dal 2001. Durante la manifestazione, Medcruise ha organizzato l'Assemblea annuale dove è stato eletto il nuovo Board of Directors, Carla Salvadò, Marketing manager del porto di Barcellona, che rivestirà la carica per i prossimi quattro anni.

- **Oasis of the Seas- 19 settembre, Napoli**

Mentre a Barcellona si svolgeva il Seatrade Med, nel porto di Napoli veniva realizzato un altro importante evento per la città e per il mondo delle crociere. Il 19 settembre 2014 è approdata alla Stazione Marittima la nave da crociera più grande del mondo, la Oasis of the Seas, ammiraglia della Royal Caribbean, che ha scelto il porto di Napoli per il suo itinerario inaugurale. L'evento, organizzato con tutte le autorità marittime e della città, ha ottenuto un ottimo risultato dal punto di vista della comunicazione, con un'importante ricaduta in termini di immagine e promozione per il nostro territorio.

- **Italian Cruise Day, 24 ottobre - Napoli**

Il 24 ottobre, la stazione Marittima di Napoli ha ospitato la quarta edizione dell'Italian Cruise day, manifestazione organizzata dalla società Risposte & Turismo che ha scelto Napoli come città di riferimento tra i principali porti crocieristici italiani. La manifestazione si è svolta con il supporto di numerosi sponsor privati e pubblici: Camera di Commercio, Regione, Aeroporto di Napoli e molti altri. Lo scopo principale dell'evento è quello di divulgare i dati e gli studi relativi al traffico crocieristico nazionale e di discutere dell'economia crocieristica in generale. Dai dati presentati è emersa, ancora una volta, l'importanza dello scalo partenopeo che rimane uno dei principali porti crocieristici italiani, al terzo posto per numero di passeggeri, dopo Civitavecchia e Venezia.

Attività di studio e ricerca

Nel corso del 2014 è proseguita l'attività di collaborazione con SRM - Studi e Ricerche con la pubblicazione a cura dell'Ufficio Studi di una newsletter telematica che ha l'obiettivo di inquadrare la realtà del porto di Napoli in ambito mediterraneo evidenziando le tematiche di sviluppo dello scalo partenopeo. Il sito web che la ospita è quello di SRMWEB.

L'AP di Napoli, inoltre, fa parte da alcuni anni di un Gruppo di lavoro denominato " Focus Group" che comprende istituti di ricerca, uffici studi di enti pubblici e privati ed altre istituzioni sociali della Regione Campania (ISTAT, Banca d'Italia, ARLAV, SRM, ACEN). Il Focus Group, che si riunisce mensilmente, ha l'obiettivo di favorire lo scambio continuo e qualificato di flussi informativi e statistiche tra gli Enti partecipanti e realizza ogni anno un rapporto finale su argomenti, ogni volta differenti, alla cui stesura concorrono in varia misura gli stessi membri del Group.

A partire dall'estate 2014 è nata una collaborazione con l'Istat regionale che prevede una stretta cooperazione con alcuni istituti scolastici professionali regionali attraverso lezioni frontali, tutoraggio e visite del porto per poter offrire agli studenti un supporto informativo per le loro future scelte lavorative.

Attività di collaborazione con altri Enti e /o Istituzioni

Da alcuni anni l'Autorità Portuale è membro di Rete Associazione per la collaborazione tra porti e città per partecipare alla costruzione di una rete internazionale di città portuali e di porti e per sviluppare e migliorare le reciproche relazioni e la mutua collaborazione al fine di conseguire uno sviluppo equilibrato e qualificato degli ambiti portuali ed urbani.

Nel mese di giugno questa collaborazione con l'Associazione Rete si è rafforzata con l'organizzazione della Naples Shipping Week che ha visto l'Autorità Portuale di Napoli affianco al Propeller Club e a Rete, protagonista di una intensa settimana di convegni,

incontri e dibattiti incentrati sui trasporti marittimi, la logistica ed anche la rinascita del waterfront napoletano.

Attività progettuale

Nel mese di marzo l'A.P. ha firmato un protocollo d'intesa con il Comune di Napoli - Assessorato al Lavoro ed alle Attività Produttive - per l'adesione al progetto " La scuola va a bordo" insieme alla Capitaneria di Porto di Napoli, al Propeller Club, alla Guardia di Finanza, al CNR ed altri Enti ed organismi per avvicinare il mondo portuale alla scuola e per comunicare il valore della cultura marinara e portuale trasformando il porto ed i suoi molteplici protagonisti in un elemento di didattica formativa.

Per il PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA si evidenzia che la posizione strategica del porto Stabiese, a ridosso della costiera sorrentina e dei siti archeologici di Pompei ed Ercolano, renderebbe possibile dislocare parte del traffico passeggeri alle aree disponibili che, per adesso, sono da individuarsi nel molo di Sottoflutto (con una lunghezza di 240 mt) e la Banchina Marinella.

Per quanto riguarda il molo di Sottoflutto, nel 2013 è stata rilasciata dall'A.P. una concessione con scadenza 2017 ad una s.r.l, Porto Antico di Stabia che, dopo i lavori di ristrutturazione e ammodernamento della banchina, ha come scopo la realizzazione, sulla banchina stessa, di un approdo turistico per navi da diporto con i servizi di supporto. A lavori terminati si dovrà, poi, valutare l'opportunità di far attraccare anche delle navi da crociera di piccola stazza così da fornire la possibilità, alle compagnie, di avere più possibilità di attracco, a seconda anche delle esigenze logistiche e commerciali.

3. ATTIVITA' SVOLTE IN AMBITO PORTUALE

3.1 Servizi di interesse generale

I servizi di interesse generale sono quelli individuati dal D.M. 14.11.1994.

E' in corso una generale revisione della strategia relativa alle partecipazioni societarie anche alla luce dei limiti, via via più stringenti, imposti agli Enti Pubblici in materia di detenzione di partecipazioni societarie.

Le società partecipate operano principalmente nel settore dei servizi portuali. I principali eventi dell'anno 2014 che hanno caratterizzato l'attività delle maggiori società partecipate sono stati, sinteticamente, i seguenti.

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

Servizi di interesse generale distinti per soggetti affidatari:

Servizio di Pulizia e raccolta RSU

Con delibera di Comitato Portuale n. 16 del 10 maggio 2012 è stato approvato lo schema di regolamento per la gestione della fognatura del porto di Napoli, facente parte di tale servizio generale, nelle more dell'individuazione del soggetto gestore.

Nel porto di Napoli viene regolarmente svolto il servizio di pulizia e raccolta RSU da parte della società S.E.P.N. in base alla convenzione n. 5148 del 27/12/2007 decorrente dal 02/01/2008, tutt'ora operativa in regime di *prorogatio*; (la S.E.P.N. è una società partecipata anche dall'Autorità Portuale di Napoli).

Nel 2014 la società ha chiuso il bilancio con un leggero utile (+88 mila euro circa) migliorando lo standard qualitativo del servizio.

Nel corso dell'anno 2014, tra le iniziative in materia ambientale di maggiore rilevanza relative sia al Porto di Napoli che di Castellammare di Stabia, si segnalano le seguenti attività:

- Attuazione, nelle more che il Sistri diventi operativo, degli adempimenti relativi al Registro di Carico e Scarico per la registrazione dei rifiuti prodotti e/o detenuti dall'Autorità Portuale di Napoli ai sensi dell'art. 190 del D.Lgs. n° 152/2006;
- Modello Unico Dichiarazione Ambientale (MUD) di cui alla legge 70/94 per il 2014;
- Controllo e supervisione delle attività di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti in ambito portuale e dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico (ex D.Lgs. n° 182/2003);
- Controllo e supervisione delle attività di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti prodotti sulle aree (marine e terrestri, manufatti, terminal etc) di competenza dell'Autorità Portuale sulla base del *piano di raccolta dei rifiuti differenziati in Porto* la cui gestione è affidata alla partecipata società S.E.P.N. S.r.l.. Il servizio di raccolta differenziata porta a porta esteso a tutto il porto a pieno regime ha, nel corso dell'anno, consolidato un risultato che si attesta al 81% circa (vedi tabella allegata);
- Attività amministrativa e di coordinamento per la rimozione di rifiuti speciali (pericolosi e non) di vario genere (cavi, pneumatici, batterie, guaine, imballaggi in plastica ed in ferro contaminati da sostanze oleose, tracci unti da sostanze oleose, lana di roccia etc.) abbandonati nelle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione di competenza dell'Autorità Portuale di Napoli e Castellammare di Stabia.

Porto di Napoli

- Redazione del *piano di caratterizzazione dei sedimenti* relativi all'area marina compresa nel progetto di prolungamento della Diga Duca D'Aosta per la protezione del nuovo Terminal Contenitori di Levante;
- Coordinamento delle attività finalizzate alla fornitura dell'energia elettrica dell'area adibita ad impianto portuale di raccolta di cui al D.Lgs. n° 182/2003 finalizzata alla messa in esercizio del piano rifiuti;
- Intervento straordinario di raccolta ed accumulo dei rifiuti abbandonati presso l'arenile di Bagnoli Coroglio di Napoli (1 fase);
- Intervento per il carico, il trasporto ed il conferimento presso impianti autorizzati dei rifiuti abbandonati presso l'arenile di Bagnoli-Coroglio (2 fase);
- Attuazione della procedura finalizzata all'adeguamento funzionale degli scarichi relativi ai manufatti demaniali collegati alla rete fognaria portuale esistente per la

salvaguardia dei limiti previsti dal D.Lgs. n° 152/2006. Attualmente, tutti i concessionari di beni demaniali marittimi, ubicati in ambito portuale, sono stati invitati a realizzare a monte dello scarico fognario un impianto tipo imhoff con a valle un pozzetto fiscale d'ispezione per la verifica della qualità dei reflui scaricati in attesa della conclusione dei lavori per la realizzazione della nuova rete fognaria portuale - 1° stralcio Beverello - Pisacane. Ad oggi una parte dei concessionari ha già provveduto all'installazione di tale tipo di impianto previa autorizzazione della A.P..

Porto di Castellammare di Stabia

- Intervento straordinario di raccolta, trasporto e conferimento di rifiuti abbandonati da ignoti presso le aree demaniali marittime.

(vedasi tabella riepilogativa)

S.E.P.N. s.r.l. - PRODUZIONE RIFIUTI 2014 PORTO DI NAPOLI E CASTELLAMMARE DI STABIA										
	UMIDO (Kg)	CARTA/CART. (Kg)	PLASTICA (Kg)	IMB.MISTI (Kg)	VETRO (Kg)	TOT.DIFF.(Kg)	INDIFF. (Kg)	TOTALE RIF.	%DIFF.	% INDIFF.
GENNAIO	5520	9730	0	14020	5200	34470	25760	60230	57,23	42,77
FEBBRAIO	4560	10570	1890	16330	0	33350	14600	47950	69,55	30,45
MARZO	5.270	4.700	1.410	38.210	0	49.590	0	49.590	100,00	0,00
APRILE	4720	15560	1560	27710	4000	53550	0	53550	100,00	0,00
MAGGIO	5270	10290	0	52900	0	68460	0	68460	100,00	0,00
GIUGNO	6260	8930	4150	62040	0	81380	3670	85050	95,68	4,32
LUGLIO	6500	15760	3290	48160	0	73710	19200	92910	79,33	20,67
AGOSTO	3050	4560	3100	52040	3200	65950	12420	78370	84,15	15,85
SETTEMBRE	5380	4760	0	28800	0	38940	28580	67520	57,67	42,33
OTTOBRE	4980	9850	3510	30240	1800	50380	16820	67200	74,97	25,03
NOVEMBRE	4040	9700	690	31590	0	46020	11760	57780	79,65	20,35
DICEMBRE	4080	5580	1220	24000	0	34880	14400	49280	70,78	29,22
TOT.COL	59630	109990	20820	426040	14200	630680	147210	777890	81,076	18,9243

Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza

La SEP.N ha comunicato per l'anno 2014 le tabelle relative alle tariffe applicate all'utenza per l'espletamento del proprio servizio, che l'Autorità Portuale ha provveduto a pubblicizzare nei modi di legge mediante affissione delle stesse al proprio Albo.

Si elencano di seguito le tariffe RSU relative all'anno 2014:

CAT.	Tipologia concessione	Euro x mq.	Minimo fisso
A	Uffici privati	6,47	323,46
A1	Negozi	6,39	319,35
B	Alloggi	1,68	83,82
C	Uffici Pubblici	vedi tabella 1/C	
D	Depositi e provveditorie	3,76	(vedi tab. 4/D)
E	Esercizi pubblici (bar/ristorante)	12,53	626,36
F	Officine Meccaniche Navali	1,69	84,34

G	Biglietterie	5,86	293,12
H	Pontili/aree scoperte/parcheggi	3,76	(vedi tab. 2H)
I	Aree scoperte (terminal)	0,40	(vedi tab. 3/I)
L	Cantieri navali	0,29	14,40

TABELLA 1/C - Uffici Pubblici

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	0,82
Da mq. 510 a mq. 1000	0,70
Da mq. 1001 a mq. 2000	0,49
Da mq. 2001 a mq. 3000	0,39
Da mq. 3001 a mq. 5000	0,29
Oltre mq. 5000	0,16

TABELLA 2/h Pontili/aree scoperte/parcheggi

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	3,76
Da mq. 501 a mq. 2000	3,65
Da mq. 2001 a mq. 5000	3,56
Da mq. 5001 a mq. 10.000	3,49
Oltre mq. 10.000	3,35

TABELLA 4/d Depositi e Provveditorie

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 500	3,76
Da mq. 501 a mq. 2000	3,65
Da mq. 2001 a mq. 5000	3,56
Da mq. 5001 a mq. 10.000	3,49
Oltre mq. 10.000	3,35

TABELLA 3/I Aree scoperte terminal

SCAGLIONI	Euro x mq.
Fino a mq. 5000	0,39
Da mq. 5001 a mq. 10.000	0,34
Oltre mq. 10.000	0,31

Servizio di manovre ferroviarie

Il servizio generale della manovre ferroviarie nel porto di Napoli è stato gestito sin dalla sua costituzione dalla società Ferport Napoli Srl, partecipata anche dall'Autorità Portuale. Nel 2014 è stata completata la procedura di liquidazione della suddetta società avviata negli anni precedenti: la società è stata cancellata. Il valore della partecipazione in bilancio è stato azzerato.

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 PRP, e cioè, 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. E' stata 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.

Servizio idrico

Nel porto di Napoli viene regolarmente garantito il servizio idrico da parte della società Idra Porto, società partecipata dall'Autorità Portuale, in base alla concessione pluriennale n. 126 con scadenza il 31/12/2013, attualmente in regime di proroga, nelle more dell'esecuzione delle procedure per l'affidamento del servizio in questione.

La società ha chiuso l'ottavo esercizio sociale realizzando ancora un risultato positivo (+286.398 nel 2014, +282.421 nel 2013, +248.430 nel 2012, +406.811 nel 2011, +363.353 nel 2010, +327.681 nel 2009, +504.453 nel 2008, +361.321 nel 2007, +463.746 nel 2006, +495.000 € nel 2005 e +686.000 € nel 2004) migliorando ulteriormente la gestione del servizio.

Le tariffe applicate dalla società *S.r.l. IDRA PORTO* per l'anno 2014 risultano invariate rispetto al 2013 e ferme all'anno 2011.

Servizio di gestione del terminal crocieristico

Con delibera di Comitato Portuale n. 5 del 21 febbraio 2012, è stata stabilita la dismissione della partecipazione dell'Autorità Portuale di Napoli nella Spa Terminal Napoli, gestore del servizio generale afferente i servizi crocieristici della stazione marittima del porto di Napoli. Nel contempo, è stato dato mandato al Presidente di porre in essere le successive e consequenziali attività finalizzate a completare la relativa procedura.

Sono, quindi, state avviate le procedure per la vendita del pacchetto azionario detenuto, tutt'ora in corso. Si segnala che nel corso del 2014 la società ha deliberato un aumento di capitale sociale per effetto del quale il valore della partecipazione, iscritta al costo di acquisto, si riferisce ora ad una quota di partecipazione nel capitale sociale più bassa (circa 2%) per l'effetto diluizione.

3.2 ARTICOLI 16, 17 e 18 DELLA LEGGE n. 84/94.

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

L'Autorità Portuale di Napoli, con appositi provvedimenti ha disciplinato lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali nel Porto di Napoli e Castellammare di Stabia, siccome previsto dall'art. 16, commi 1 e 2 della L.n. 84/94 ed in attuazione ai decreti attuativi rispettivamente D.M. n.585/95 e D.M. n.132/2001.

Per quanto concerne le concessioni di cui all'art.18 L.84/94, viene preliminarmente eseguita, sulla domanda avanzata da un soggetto che sia già titolare di autorizzazione ex art.16 L.84/94, la procedura per la pubblicità ad evidenza pubblica della richiesta pervenuta. Si svolge l'istruttoria tecnico-amministrativa per l'acquisizione dei pareri necessari (Area Tecnica, Agenzia del Demanio, Agenzia delle Dogane, ecc.). Successivamente viene acquisito il parere della Commissione consultiva nonché quello del Comitato Portuale (nel caso di richieste fino a quattro anni. Per una durata ultraquadriennale, invece, il Comitato Portuale deve deliberare).

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

Con delibera n. 56 del 18.11.2003 resa esecutiva con ordinanza n. 2/2004 è stato emanato " *Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 legge 84/94 per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Napoli, di durata non superiore al quadriennio*", con il quale si è inteso 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.

Con ordinanza A.P. n. 19 del 29.11.2011 l'Autorità Portuale ha avviato la procedura per il rilascio/rinnovo, per il quadriennio 2012-2015, delle autorizzazioni per l'espletamento delle operazioni portuali nel Porto di Napoli, a seguito della quale sono state rilasciate/rinnovate n. 15 autorizzazioni.

Nell'anno 2014, questa Amministrazione ha avviato, con delibera della Commissione Consultiva n.3/2014, la procedura di decadenza nei confronti delle Società: Campania Noleggi s.r.l.; Aerre Costruzioni s.r.l.; Terminal Intermodale di Nola s.p.a., altresì, attesa la disponibilità del numero di autorizzazioni previste con l'ordinanza n.2/2004 cit che complessivamente risulta di n. 28, ha provveduto al rilascio dell'autorizzazione alla Società I.S.E. s.r.l.

Per quanto sopra, le autorizzazioni per l'esercizio delle "operazioni portuali" nel 2014 risultano complessivamente n.13 così come di seguito riportate:

Denominazione	Art.18	Art.16 l.n.84/94	Oggetto	Durata
	l.n.84/94 Art.36 c.n.			

S.n.a.v. s.p.a.	x	x	Operazione di imbarco/sbarco merce	2014-2015
S.i.m.m. s.p.a.	x	x	Operazione di imbarco/sbarco merce	2014-2015
Compagnia Marittima Meridionale s.r.l.	x	x	Operazione di imbarco/sbarco merce	2014-2015
Magazzini Generali Silos e Frigoriferi s.p.a.	x	x	Operazione di imbarco/sbarco merce	2014-2015
Logistica Portuale s.r.l.	x	x	Deposito/movimentazione merce	2014-2015
Magazzini Tirreni s.r.l.	x	x	Deposito/movimentazione merce	2014-2015
Terminal Flavio Gioia s.p.a.	x	x	Operazione di imbarco/sbarco merce contenitori	2014-2015
Klingenberg Group srl		x	Operazione di imbarco/sbarco merce	2014-2015
Terminal Traghetti Napoli s.r.l.	x	x	Operazione di imbarco/sbarco merce	2014-2015
De Luca & c. s.r.l.		x	Operazione di imbarco/sbarco merce	2014-2015
Co.na.te.co. s.p.a.	x	x	Operazione di imbarco/sbarco contenitori	2014-2015
So.te.co. s.r.l.	x	x	Operazione di imbarco/sbarco rotabili e contenitori	2014-2015
Soc. Servizi I.S.E. s.r.l.	x	x	Operazione di imbarco/sbarco merce	2014-2016

Per quanto riguarda il porto di Castellammare di Stabia con ordinanza n.26/2006 è stato emanato il *Regolamento per la disciplina del rilascio delle autorizzazioni ex art.16 legge 84/94, per l'espletamento delle operazioni portuali nel porto di Castellammare di Stabia di durata non superiore al quadriennio.*

Ad oggi, delle due autorizzazioni previste dalla commissione consultiva non risulta rilasciata nessuna autorizzazione.

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

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

- 1) *pesatura a bilico delle merci, n.2 autorizzazioni;*
- 2) *conteggio, separazione, marcatura, campionatura, misurazione della merce; n.3 autorizzazioni;*
- 3) *movimentazione merci e contenitori con veicoli spola (da nave a magazzino, deposito terminal e viceversa con mezzi di proprietà dell'impresa autorizzata ai sensi della ordinanza); n.9 autorizzazioni;*
- 4) *riparazione e ricostruzione imballaggi in genere; n.2 autorizzazioni*
- 5) *riempimento e svuotamento di contenitori; n.2 autorizzazioni*
- 6) *riparazione, lavaggio, fumigatura e operazioni di straordinaria manutenzione di contenitori; n.2 autorizzazioni.*

Nell'anno 2014 le Società autorizzate a svolgere i suddette servizi specialistici sono le seguenti:

Denominazione	Oggetto	Durata
Genpa s.a.s	Attività di conteggio, separazione, marcatura, campionatura e misurazione della merce ed attività di controllo delle merci nel porto, delle merci in arrivo e in partenza a bordo di navi e dei piani di carico in accordo con il comando nave	2013-2014
Turi Transport s.r.l.	Movimentazione merci e contenitori con veicoli spola (da sottobordo a magazzino deposito terminal e viceversa con mezzi di proprietà dell'impresa)	2013-2014
Ditta Giovanni Acampora	Riempimento e svuotamento contenitori	2013-2014
Fumigat s.r.l.	Attività di fumigatura e operazioni di straordinaria manutenzione di contenitori	2013-2014

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

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

Per ciascuna attività sopra indicata è stabilita una sola autorizzazione e nel 2014 non è stata rilasciata nessuna autorizzazione all'espletamento dei servizi suindicati.

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

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

- 1) **Co.na.te.co. s.p.a.** - atto formale trentennale n.140 del 16/07/08 - validità dal 24/03/1997 al 23/03/2027 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 2) **Soteco s.r.l.** - atto formale trentennale n.146 del 12/07/11 - validità dal 03/04/1997 al 02/04/2027 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 3) **Terminal Flavio Gioia s.p.a.** - atto formale trentennale n.131 del 06/12/07 - validità dal 12/11/1998 al 11/11/2028 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 4) **Terminal Traghetti Napoli s.r.l.** - atto formale trentennale n.141 del 27/01/10 - validità dal 14/04/1997 al 13/04/2027 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 5) **Magazzini Generali Silos Frigoriferi s.p.a.** - atto formale trentennale n.127 del 18/01/06 - validità dal 01/01/2006 al 31/12/2035 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 6) **Magazzini Generali Silos Frigoriferi s.p.a.** - atto formale trentennale n.128 del 18/01/06 - validità dal 01/01/2006 al 31/12/2035 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 7) **Magazzini Tirreni s.r.l.** - Licenza n.7/15 del 15/01/15 - validità dal 25/05/2014 al 31/12/2018 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 8) **Magazzini Tirreni s.r.l.** - Licenza n.28/15 del 06/02/15 - validità dal 01/01/2015 al 31/12/2018 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 9) **Logistica Portuale LP s.r.l.** - atto formale decennale n.142 del 27/01/10 - validità dal 27/01/2010 al 26/01/2020 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 10) **Garolla s.r.l.** - atto formale trentennale n.133 del 18/12/07 - validità dal 01/01/2006 al 31/12/2035 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 11) **Snav s.p.a.** - atto formale quindicennale n.145 del 13/06/11 - validità dal 13/06/2011 al 12/06/2026 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 12) **SIMM s.p.a.** - licenza n. 72/2012, con validità dal 01/01/2009 al 31/12/2012 - Rilascio concessione su istanza di parte;
- 13) **Campania Noleggi s.r.l.** - Licenza n. 12/2014 con validità dal 01/01/2014 al 31/12/2017 - Rilascio concessione su istanza di parte (ma solo se concessionaria di aree per svolgere attività d'impresa).

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

Secondo quanto disposto dal comma 6 dell'art.16 l.n.84/94 la verifica annuale del rispetto da parte delle società autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali del piano operativo è stata avviata nel corso dell'anno 2014: Dalla verifica dei dati presentati al momento del rilascio delle autorizzazioni si è evidenziato che le società del settore della movimentazione container hanno subito una calo della propria attività in termini economici riuscendo nel contempo a mantenere invariato il proprio organico. Per quelle ricadenti nel

settore del traffico RO/RO e Rinfuse Solide l'attività risulta corrispondente a quella indicata.

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

In data 29.01.2010, al termine dell'espletamento di procedura di gara, è stata deliberata l'aggiudicazione del servizio di fornitura di lavoro temporaneo di cui all'art. 17 della Legge 84/94 alla soc. Cooperativa Unica Lavoro Portuale. Tale autorizzazione ha durata pari ad 8 anni.

Nell'anno 2014, in relazione all'organico della società aggiudicatrice del servizio, al trend dei traffici marittimi ed alle richieste di prestazione giunte dalle imprese terminaliste, la pianta organica della C.U.L.P. ha mantenuto la dotazione di n. 77 unità operative (cd. "pool di manodopera"), così come previsto dalla circolare ministeriale M_TRA/DINFR/8739 del 5 luglio 2010.

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

In particolare l'Autorità Portuale:

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

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

La CULP, nell'ambito del più ampio progetto di rilancio di cui *infra* al successivo sottoparagrafo, ha previsto un percorso di aggiornamento che conduca il personale CULP ad una riqualificazione incentrata sull'incremento ed approfondimento delle capacità e conoscenze degli operatori e soprattutto, che porti alla creazione di figure professionali più moderne e specializzate, consentendo di proporsi sul mercato del lavoro portuale per la copertura di richieste per personale altamente qualificato, in grado di operare sui moderni mezzi meccanici in dotazione alle Imprese portuali.

La CULP ha avanzato un'ipotesi di formazione per le seguenti specializzazioni: conduttori mezzi meccanici (33h), carro pontisti/verricelli/gruisti (15h) ed un corso per primo soccorso (32h) e sicurezza antincendio (8h). L'organico sottoposto a tale formazione sarebbe distinto in 3 corsi da 10 persone cadauno. Per tale intervento di formazione l'ipotesi di costo è di € 130.000 ripartiti su 2 annualità.

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

In merito la CULP ha prodotto una relazione analitica che illustra sia lo stato di crisi strutturale in cui si dibatte da anni sia le proposte di applicazione degli interventi a favore delle imprese art. 17, finanziabili con gli strumenti previsti dalla norma in oggetto.

Le proposte si possono riassumere in due voci, formazione e incentivo all'esodo.

Per la prima si rimanda al precedente sottoparagrafo, mentre per gli incentivi all'esodo, la CULP riporta di aver effettuato una simulazione con la Direzione Generale INPS, prospettando una spesa media di €130.000 per ogni unità collocata in mobilità, il cui numero si attesterebbe in 7 unità da avviare immediatamente e altrettante nei periodi successivi (si rammenta che gli interventi di sostegno secondo il dettato normativo possono avere una durata fino a 5 anni).

L'alleggerimento dell'organico, agevolato dal contributo di che trattasi, tenderebbe naturalmente al riequilibrio economico/finanziario dell'impresa.

Questa impostazione relativa alla concreta applicazione della norma de quo al caso napoletano appare essere suffragata anche dal Ministro dei Trasporti che, con la nota n. 110 dell' 8/1/15, ha nuovamente sottolineato come il riequilibrio economico-finanziario dell'Impresa art. 17 non debba essere conseguito *sic et simpliciter* attraverso l'erogazione a perdere di fondi non vincolati, bensì debba costituire il traguardo finale, ancorché mediato dallo schema sopra accennato, situandosi a valle di un percorso di incentivazione e/o formazione che riporti l'impresa in una situazione di efficienza economica.

Al fine di intraprendere tale percorso di riqualificazione in sede di riunione della Commissione consultiva del 21.01.15, è stato espresso parere favorevole in merito all'avvio di uno studio di fattibilità per l'applicazione della norma in oggetto, che preveda la possibilità di destinare fino al 15% del gettito complessivo derivante dalle tasse portuali (diritti di approdo e sovrattassa sulle merci).

Successivamente è stato elaborato un contributo in merito alla applicabilità della norma, focalizzando l'attenzione sugli strumenti per la verifica dello stato di crisi, della sussistenza degli altri requisiti e ha indicato anche alcuni adempimenti informativi cui la CULP dovrebbe provvedere al fine di poter esaminare correttamente il percorso di risanamento ipotizzato.

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

3.3.1 Notizie di carattere generale

Il rilascio delle autorizzazioni ad operare in porto secondo le previsioni dell'art. 68 C.N. è regolato dall'Ordinanza 3/2004, che ne approva e ne sancisce il relativo Regolamento (consultabile sul sito web istituzionale di questa Autorità all'indirizzo <http://www.porto.napoli.it/it/normativa/istruzioni/09%20%20Regolamento%20art.68%20CN/2%20-%20Regolamento%20Articolo%2068N.pdf>).

Tale Regolamento è stato successivamente modificato con l'Ordinanza n. 24 del 20.12.2006, anch'essa consultabile *on line* sul sito web di questa Autorità (http://www.porto.napoli.it/it/normativa/istruzioni/09%20%20Regolamento%20art.68%20OCN/3%20-%20ORDINANZA24_MODIFICA_REG.ART.68.pdf)

3.3.2 Elenco operatori iscritti nei registri

Nell'arco del 2014 sono state iscritte nel registro dei soggetti autorizzati ad operare ex art. 68 C. N. n. 151 imprese (vedi registro in allegato), di cui centocinquanta operano nel porto di Napoli ed una nel porto di Castellammare di Stabia.

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

4.1 Manutenzione ordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione

L'art. 6 della legge n° 84/1994 e s.m.i. prevede tra i compiti dell'Autorità portuale quello relativo alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale. L'attività di manutenzione ordinaria delle parti comuni attiene a: pulizia degli specchi acquei delle aree portuali e degli arenili e delle scogliere, spese di fornitura di energia elettrica degli impianti elettrici di pubblica illuminazione, che sono state sostenute con fondi propri dell'Autorità Portuale.

Le spese sostenute per la manutenzione ordinaria nell'anno 2014 (31.12.2014) dall'Autorità Portuale di Napoli, ammontano ad € 2.639.975,00 così come risulta dal seguente prospetto:

- spese per manutenzione ordinaria per impianti e attrezzature	€.	99.946,00
- Spese Pulizia specchi acquei, bonifica, pulizia e smaltimento rifiuti di scogliere ubicate lungo il litorale ricadente nella circoscrizione dell'A.P. di Napoli - Convenzione S.E.P.N.	€.	1.675.952,00
- Spese fornitura ENEL	€.	558.899,00
- Servizio di pulizia della Stazione Marittima e della sede dell'Autorità Portuale, nonché esercizio e manutenzione dei servizi igienici della Stazione Marittima	€.	305.178,00
Importo valutato (in euro)		2.639.975,00

4.2 Manutenzione straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione

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

In merito si evidenzia che l'importo impegnato per i lavori di manutenzione straordinaria nell'anno 2014, ammonta ad € 6.444.733,56, di cui 114.604,12 degli interventi nel porto di Castellammare di Stabia.

Di tale importo € 3.959.000,00 sono stati impegnati per il "Risanamento e messa in sicurezza della banchina n. 33b nel piazzale nord del bacino di carenaggio n. 3".

In particolare detto intervento è stato cofinanziato con il fondo perequativo istituito dall'art. 1 comma 983 della Legge 27.12.2006 n. 296 (Finanziaria 2007), ripartito tra le Autorità Portuali dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per l'anno 2014 a questa Autorità Portuale è stato attribuito l'importo di € 10.809.000,00.

I suddetti lavori di **"Risanamento e messa in sicurezza della banchina n. 33b nel piazzale nord del bacino di carenaggio n. 3"**, costituiscono interventi di manutenzione straordinaria, in quanto prevedono opere di consolidamento di strutture portanti, di sostegno e di contenimento, che non alterano i volumi e non comportano modifiche della destinazione d'uso;

Con delibera A.P. n. 356 del 24.12.2014 è stato approvato il citato progetto ed impegnata la relativa spesa.

In particolare l'importo complessivo dell'intervento di € 15.900.000,00 (di cui € 14.680.432,25, per lavori ed € 1.219.567,75 per somme a disposizione dell'amministrazione) è stato finanziato per la somma di € 5.091.000,00 con gli stanziamenti di bilancio dell'Autorità Portuale, a valere direttamente sui "fondi propri dell'Autorità Portuale" ed € 10.809.000,00 prelevato dal "fondo perequativo" di cui al citato art. 1, comma 983 della legge n. 296/06.

Le attività di verifica e controllo dell'impianto di illuminazione allo scopo della tenuta in servizio e per rilevare eventuali anomalie vengono attuate nell'ambito dei lavori appaltati di manutenzione straordinaria, per l'impianto di pubblica illuminazione del porto di Napoli è stato stipulato il contratto Rep. n°7422 del 10.10.14, registrato presso l'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 in data 17/10/14 al n°305/2, con l'impresa OTTO S.R.L. con sede legale in Napoli (Na) alla Via F.Imparato, 198.

Mentre per l'impianto di pubblica illuminazione del porto di Castellammare di Stabia è stato stipulato sia il contratto di variante Rep. n°7272 del 09.04.14, registrato presso l'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 in data 15/04/2014 al n°96/2, con la DITTA GEOM. SANTANGELO GIUSEPPE sia il nuovo contratto dei lavori principali Rep.n.7444 del 13.01.15 registrato presso l'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 in data 13/01/15 al n°6/2, con la DITTA GERARDO ANASTASIO S.r.l..

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

I lavori di grande infrastrutturazione in corso di esecuzione sono i seguenti:

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

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

- 1) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata - NUOVO CIRCUITO DI PRESA ACQUA DI RAFFREDDAMENTO PER LA CENTRALE DI NAPOLI ORIENTALE E MISURE DI SICUREZZA DI EMERGENZA DELLA FALDA

AI FINI DEL D.M. 471/99:

- 2) Adeguamento Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata - STRUTTURE CASSA COLMATA E BANCHINA;
- 3) Riempimento della cassa di colmata darsena di Levante attraverso l'utilizzo dei sedimenti non pericolosi provenienti dal dragaggio dei fondali dell'area Portuale di Napoli;
- 4) Collegamento stradale e ferroviario, interno ed esterno all'ambito portuale, per il terminal di Levante.

Dei suddetti interventi i lavori relativi al "*Nuovo circuito di presa acqua di raffreddamento per 1a centrale di Napoli orientale e misure di sicurezza di emergenza della falda ai fini del D.M. 471/99*", per l'importo complessivo di € 13.790.000,00, sono stati ultimati in data 15.03.2011 e il Certificato di Collaudo tecnico-amministrativo è stato emesso in data 17.12.2012.

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

In data 12.07.2010 è stata effettuata l'aggiudicazione provvisoria da parte della Commissione ed in data 20.09.2010 con delibera n. 458 sono stati aggiudicati definitivamente i lavori in oggetto all'A.T.I. Trevi S.p.A. /Consorzio Ravennate/ SLED S.p.A./ CCC Soc. Coop..

Dopo alcuni ricorsi al TAR presentati dalle prime tre imprese classificate, in ottemperanza alla sentenza n. 4277 del 14.07.2011 del Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sez. Sesta), con delibera n. 418 del 03.08.2011 sono stati aggiudicati definitivamente i predetti lavori all'A.T.I. TREVI S.P.A. (mandataria) / CONSORZIO RAVENNATE / CONSORZIO COOPERATIVE COSTRUZIONI / SLED S.P.A. (mandanti). La consegna dei lavori è stata disposta in via d'urgenza in data 28.09.2011 relativamente ad alcune parti dell'intervento, facoltà prevista dall'art. 9 del contratto d'appalto. repertorio n.6604 del 12.10.2011, registrato all'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Napoli 3 al n. 325371 del 18.10.2011.

In data 18.07.2012 si è proceduto ad una consegna parziale dei lavori essendo necessario escludere momentaneamente alcune aree in concessione demaniale marittima ovvero interessate da altro appalto ed in data 14.11.2012 sono state consegnate anche le aree residue in testata al molo Progresso.

Nel corso dell'esecuzione dell'appalto sono state approvate le seguenti perizie di varianti:

- Perizia di Variante Tecnica e Suppletiva ai sensi dell'art. 132, comma 1, lett. b) del D.Lgs 163/06, approvata con Delibera n. 334 del 01.08.2013 per l'importo complessivo di € 150.864.761,56 distinti in € 94.504.029,84 per lavori (compresi oneri per la sicurezza), € 181.426,84 per lavori in economia ed € 56.179.304,88 per somme a disposizione dell'amministrazione.
- Perizia di Variante Tecnica per maggiori lavorazioni ai sensi dell'art. 132, comma 1, lett. b) del D.Lgs 163/06 e Perizia di Variante Migliorativa proposta dall'Appaltatore, ex art. n.132, comma 3, del D.Lgs. 163/06 e s.m.i., approvate con Delibera n. 521 del 22.11.2013 per l'importo complessivo di € 150.864.761,56 distinti in € 96.798.903,79 per lavori (compresi oneri per la sicurezza), € 181.426,84 per lavori in economia, € 10.007,43 corresponsione del 50% economia variante migliorativa ed € 53.874.423,50 per somme a disposizione dell'amministrazione.
- Perizia di variante Tecnica e Suppletiva ai sensi dell'art. 132, comma 1, lett. b) e c) del D.Lgs 163/06, approvata con delibera n.183 del 03.06.2015 per l'importo complessivo di

€ 150.864.761,56 distinti in € 114.569.560,54 per lavori (compresi gli oneri per la sicurezza), € 181.426,84 per lavori in economia, € 10.007,43 corresponsione del 50% economia variante migliorativa ed € 36.103.766,75 per somme a disposizione dell'amministrazione.

L'avanzamento dei lavori a tutto il 27.04.2015 è pari ad € 68.042.795,32, corrispondente a circa il 59,4% rispetto all'importo contrattuale.

L'importo del progetto è coperto dai seguenti finanziamenti:

- € 104.745.793,40 sui fondi del Ministero Infrastrutture e Trasporti D.M. n. 3199 del 29.03.2006, protocollo di intesa sottoscritto in data 24.11.2006;
- € 21.118.968,16 sui fondi di cui alla Legge 388/2000 - D.M. 2.05.2001;
- € 25.000.000,00 sui fondi previsti dall'art. 1 comma 991 della Legge n. 296/2006 - D.M. n. 152T del 12.10.2007-'accordo procedimentale stipulato in data 11.04.2013 n. 4157.

2) Lavori di "Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2 - con delibera n. 545 dell'11.11.2010 sono stati aggiudicati alla SOCIETA' ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A..

Il progetto esecutivo, redatto come da contratto dall'impresa appaltatrice, è stato approvato con delibera n. 409 del 4.10.2012 per un importo complessivo di € 23.170.000,00.

I lavori sono stati consegnati all'impresa appaltatrice in data 5.11.2012 e sono in corso di esecuzione.

Nella suddetta data sono state consegnate le aree necessarie per l'esecuzione dei lavori di 1° fase, per una superficie complessiva di 15.187 mq, ridotta successivamente a 14.867 mq (note prot. A.P. n. 1681 del 06.11.2012 e n. 1828 del 10.12.2012).

In data 10.12.2014 sono state consegnate all'impresa appaltatrice ulteriori n. 4 aree di superficie complessiva pari a 1.803 mq.

L'avanzamento dei lavori è pari a circa il 40% rispetto all'importo contrattuale.

L'importo complessivo del progetto risulta così finanziato:

- € 14.870.000,00 con i fondi previsti dalla legge 166 del 1.08.2002 - D.M. 3.06.2004;
- € 8.300.000,00 con fondi previsti dalla legge 388/2000 - D.M. 02.05.2001.

3) Lavori di "Adeguamento e ristrutturazione del terminal contenitori del molo di levante Flavio Gioia e Calata Granili" il progetto esecutivo è stato approvato con delibera n. 586 del 29.11.2010 per l'importo complessivo di € 15.653.000,00 di cui € 12.880.914,14 per lavori a base di appalto (€ 12.767.278,23 per lavori soggetti a ribasso d'asta e € 192.809,41 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso) e € 2.772.085,86 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

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

4) Lavori di "Consolidamento ed adeguamento della banchina di levante del Molo Carmine", con delibera n. 447 del 30.11.2006 è stata aggiudicata la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori all'A.T.I. SLED S.p.A./AIROLA PALI s.r.l., che ha offerto un ribasso del 21,560%.

I lavori sono stati consegnati con ritardo in quanto in data 20.04.2007 le aree del molo Carmine sono state sequestrate e sono state restituite solo in data 22.04.2008 dall'Autorità Giudiziaria.

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

Nel corso dell'esecuzione dei lavori si sono verificate alcune circostanze impreviste ed imprevedibili che hanno comportato la necessità della redazione di una perizia di Variante Tecnica e Suppletiva che è stata approvata unitamente ai lavori complementari con delibera n. 384 del 30.06.2011 per l'importo complessivo di € 13.200.000,00.

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

Con delibera n. 327 del 17.12.2014 è stato approvato l'Accertamento Tecnico Contabile dei lavori, ai sensi dell'art. 138, comma 2, Decreto legislativo 12.04.2006, n. 163, con cui il Collaudatore tecnico amministrativo, ha ritenuto accettabili i lavori eseguiti e nel confermare l'importo complessivo delle lavorazioni, per un totale di € 6.316.618,30, liquida all'impresa SLED Costruzioni Generali S.p.A. la somma residua di € 119.184,49;

Con delibera A.P. n. 265 del 23.10.2014 è stata approvata la perizia di completamento dei lavori in argomento, trasmessa in data 3.10.2014 dal Direttore dei lavori e affidandoli gli stessi all'A.T.I. Savarese Costruzioni Generali S.p.A./ICAD Costruzioni Generali s.r.l./Lemapod s.r.l., individuata ai sensi dell'art. 140 del D.Lgs. n. 163/06. In data 16.06.2015 sono stati consegnati i relativi lavori.

5) Lavori di "*Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di levante del molo Vittorio Emanuele II*", con delibera n. 4 del 07.01.2010 è stata aggiudicata la gara all'A.T.I. SAVARESE Costruzioni. SpA / ICAD Costruzioni Srl / SIF SpA. che ha offerto un ribasso del 38,13%.

Con delibera n. 468 del 07.10.2011 è stata redatta una perizia di Variante Tecnica e Suppletiva che prevede lavori per un importo netto di € 10.787.460,10, comprensivo degli oneri di sicurezza e la realizzazione di Lavori Complementari, al netto del ribasso d'asta e comprensivo degli oneri per la sicurezza di € 2.216.146,59.

Con delibera n. 493 del 06.11.2013 è stata redatta una seconda perizia di variante che prevede lavori di variante per un importo netto di € 10.835.756,19, comprensivo degli oneri di sicurezza, € 2.838.982,27 per la realizzazione di Lavori Complementari, al netto del ribasso d'asta e comprensivo degli oneri per la sicurezza e di € 2.925.261,54 per somme a disposizione dell'amministrazione.

L'ultimazione definitiva dei lavori è stata accertata dal Direttore dei lavori in data 23.06.2014 come risulta dal verbale redatto in data 02.07.2014, con esclusione delle opere stralciate su indicazione dell'Autorità Portuale di Napoli con nota prot. n. 560 del 6.06.2014;

In data 3.02.2015 è stato redatto dal Direttore dei Lavori, lo Stato Finale al 23.12.2014 per un totale dei lavorazioni di € 13.632.851,23;

Con delibera n. 134 del 16.04.2015 è stato approvato in Certificato di Collaudo tecnico-amministrativo

L'importo complessivo del progetto di € 17.000.000,00 risulta finanziato per la somma di € 4.200.000,00 sui fondi PON Trasporti 2000/2006 e per la somma di € 12.800.000,00 sui fondi di cui alla Legge 166 del 1.08.2002 - D.M. 17.12.2013.

6) Lavori di "*Adeguamento rete fognaria portuale e collegamento ai collettori cittadini (1° lotto)*", con delibera n. 427 del 31.07.2009 la gara d'appalto è stata aggiudicata alla

società G.E.A. S.p.A. che ha offerto un ribasso del 35,681%. In data 27.11.2009 è stato stipulato il relativo contratto di appalto (rep. n. 6038).

In data 27.07.2010 sono stati consegnati i lavori relativamente all'area del molo Beverello/Angioino.

Nel corso dei lavori considerato che sono intervenute nuove esigenze, legate al mutato assetto della viabilità portuale all'apertura di un centro commerciale presso la Stazione Marittima, nonché per tener conto delle interferenze delle attività portuale, con delibere n. 683 del 29.02.2010 e n. 526 del 20.12.12, sono state approvate le relative perizie di variante ai sensi dell'art. 132 della legge 163/06, per l'importo complessivo di € 6.652.186,29. I lavori sono ancora in corso di esecuzione, avendo subito dei rallentamenti anche a causa di continue interferenze con le operazioni portuali, dovendo attraversare le aree in concessione in più tratti.

7) Lavori di "Consolidamento banchine per il cabotaggio Immacolatella Vecchia lato Piliero" con delibera n. 271 del 25.06.2013 sono state escluse le imprese risultate anomale ed è stata aggiudicata la gara d'appalto alla società Trevi S.p.A. con sede in Cesena (FC), cap 47023, alla via Dismano n. 5819, che ha offerto un ribasso del 43,89%. Il contratto è stato stipulato in data 11.12.2013, n. 7201 di repertorio ed è stato registrato all'Agenzia delle Entrate Ufficio di Napoli 3, in data 17.12.2013 al n. 602/2. I lavori sono stati consegnati con verbale in data 21.01.2014 e sono in corso di esecuzione.

In data 11.03.2014 i lavori sono stati sospesi per la presenza di imbarcazioni nell'area di cantiere, in data 26.09.2014 sono stati ripresi parzialmente i lavori in quanto erano cessate solo in parte le cause che impedivano l'esecuzione degli stessi e ripresi in data 4.03.2015.

In data 5.09.2014 è stato riscontrato un cedimento strutturale della banchina di ponente al Molo Immacolatella Vecchia in prossimità dell'ormeggio 15a per un tratto di circa 35 m, una lesione longitudinale di circa 10 cm con una rotazione di circa il 1%, per cui alla stessa impresa TREVI S.p.A. sono stati affidati i lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza dell'infrastruttura instabile della banchina in argomento.

Con delibera n. 306 del 27.11.2014 è stata approvata la relativa VARIANTE MIGLIORATIVA STRUTTURALE proposta da Codesta impresa appaltatrice ai sensi dell'art. 132 comma 3) secondo periodo del D.Lgs. n. 163/06 e dell'art. 162 comma 3 del D.P.R. n. 207/2010.

L'importo complessivo del progetto di € 5.011.000,00 risulta così finanziato per € 4.600.000,00 con i fondi previsti dalla legge 166 del 1.08.2002 - D.M. 3.06.2004 e per € 411.000,00 con fondi previsti dalla legge 388/2000 - D.M. 02.05.2001.

8) Lavori di "Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane". Il progetto definitivo, redatto da tecnici interni dell'Autorità Portuale di Napoli, con nota A.P. n. 952 del 30.06.2011 è stato trasmesso al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Campania ed il Molise per acquisire del parere di competenza.

In data 20.07.2011 il Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato si è espresso con parere favorevole con voto n. 106, acquisito al prot. A.P. n. 7557 del 29.12.2011, raccomandando l'esecuzione, in sede di redazione del progetto esecutivo o comunque prima dell'appalto, di prove di carico attraverso le quali: 1) verificare sperimentalmente il comportamento dei micropali con funzioni di tiranti; 2) valutare l'azione di disturbo che gli stessi micropali potrebbero eventualmente esercitare sul terreno di fondazione degli edifici esistenti in banchina.

Le prove, i rilievi e le indagini prescritte sono state eseguite ed in particolare sono state affidate con delibera n. 184 del 18.04.2012 alla *Società Italiana Fondazioni S.p.A.*

È in corso la revisione del progetto esecutivo che si concluderà con la definizione del finanziamento del citato intervento, per cui è stato richiesto il rifinanziamento con fondi di cui alla legge 166/00, già autorizzato con D.M. 17.12.2013 n.18/13 registrato alla Corte dei Conti in data 13.01.2014, per cui in data 14.05.2014 era stato sottoscritto l'Accordo Procedimentale.

In merito si evidenzia che con nota prot. A.P. n. 1446 del 1.10.2014 è stato richiesto al Ministero delle infrastrutture e Trasporti una novazione del periodo di utilizzo di altri 4 anni (scadenza del periodo di utilizzo del mutuo prevista per 15.12.2014).

Il citato Ministero con nota prot. M-INF/PORTI 10226, assunta a prot. A.P. n. 2811 del 14.10.2014, ha autorizzato la proroga del periodo di utilizzo, dei mutui stipulati con il raggruppamento temporaneo tra istituti di credito in oggetto, a valere sui fondi di cui alla Legge 166/02, per ulteriori quattro anni dal 15.12.2014 al 15.12.2018.

Pertanto con nota prot. A.P. n. 1564 del 30.10.2014 è stato richiesto alla Banca Intesa San Paolo S.p.A. (già Banca OPI S.p.A. e poi BIIS S.p.A.), nella sua qualità di mandataria dell'ATI, di concedere la suddetta novazione del periodo di utilizzo;

La Banca Intesa San Paolo S.p.A. con nota prot. 2014/86/AP Napoli del 25.11.2014 ha comunicato che non era possibile concedere un'ulteriore proroga del periodo di utilizzo dei finanziamenti in questione e che pertanto, avrebbe provveduto alla data del 15.12.2014 alla stipula degli atti di ricognizione di debito.

Per cui con nota prot. A.P. n. 788 del 27.05.2015 è stato richiesto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di mettere a disposizione di questa Autorità Portuale l'importo residuo del finanziamento di cui ai fondi della legge 166/00, erogandolo direttamente con rate semestrali, secondo i criteri stabiliti nell'accordo procedimentale stipulato in data 28.09.2005 e s.m.i..

9) *Lavori di "Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine"* con delibera n. 677 del 23.12.2010 è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori di Consolidamento statico ed adeguamento funzionale della banchina di ponente del molo Carmine" dell'importo complessivo di € 23.900.000,00.

Con delibera n. 678 del 23.12.2010, è stato autorizzato l'ufficio contratti dell'Autorità Portuale ad espletare la procedura ristretta (ex art. 55 comma 1 del D.Lgs. 163/06) per l'affidamento dei lavori in argomento con aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa. Il bando di gara è stato pubblicato in data 3.01.2011.

La procedura di gara è stata sospesa e non più ripresa in quanto la NMN concessionaria dell'area nell'incontro del 21.03.2011 e poi con nota del 6.04.2011 prot. n. 2661, nonostante che le scelte progettuali fossero state precedentemente condivise, evidenziava che l'esecuzione dei lavori avrebbe impedito lo svolgimento delle attività della società stessa e, quindi, proponeva delle variazioni sostanziali che avrebbero comportato una completa rielaborazione del progetto. Tale situazione si concretizza in una sopravvenuta indisponibilità dell'area che, pertanto, annulla di fatto la pregressa dichiarazione rilasciata ai sensi dell'art. 106 del Regolamento sui lavori pubblici approvato con D.P.R. n. 207/2010.

Ulteriori problematiche di carattere ambientale, essendo i sedimenti del fondale interessati da un notevole inquinamento, hanno suggerito il ridimensionamento dell'intervento, autorizzato con D.M. 17.12.2013 n. 18/13. È in corso di redazione la rimodulazione del progetto esecutivo.

Per quanto riguarda il PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA MONUMENTALE del porto di Napoli in data 30 gennaio 2012, a seguito dello scioglimento della soc. NAUSICAA, è stata sottoscritta la scrittura privata volta a cedere l'attività progettuale relativa al waterfront della zona portuale, facendo così subentrare l'Autorità Portuale nel contratto del 5.06.2007 con il Raggruppamento Temporaneo di professionisti, con mandataria la "Sarl d'architecture Euveè Blisson Saint Gealme", nello stato di fatto e di diritto nel quale lo stesso si trovava.

Pertanto, in data 26.11.2013 con numero di repertorio 7191 è stato stipulato fra il citato raggruppamento e l'Autorità portuale di Napoli il contratto novativo, prevedendo sulla scorta delle attività già affidate, in parte già svolte ed in continuità con le stesse, l'intervento di riqualificazione del waterfront portuale costituito dai seguenti cinque stralci funzionali: 1) nuovo assetto calata Beverello; 2) calata Piliero: parcheggi interrati; 3) calata Piliero: sistemazione dell'area denominata "strip" consistente nella passeggiata cittadina parallela a via Marina con edifici commerciali annessi; 4) calata Piliero: edificio ex Magazzini Generali - recupero della volumetria esistente; 5) calata Piliero: edificio ex Magazzini Generali - nuova volumetria.

Come spiegato più dettagliatamente nel seguito, tutti gli interventi risultano coerenti anche con il nuovo Piano Regolatore Portuale:

- su cui è stata conseguita l'intesa, prevista dall'art. 5 della legge n. 84/94, con il Comune di Napoli, espressa nella delibera di C.C. n. 33 del 3 agosto 2012,
- che, come detto, è stato adottato in via definitiva dal Comitato portuale con delibera n. 20 del 28.09.2012 e delibera n. 1 del 24.01.2013, con cui si è preso atto dell'avvenuto recepimento delle prescrizioni/indicazioni, contenute nella citata delibera del Consiglio comunale.

Un cenno particolare meritano due stralci funzionali, quello del "nuovo assetto calata Beverello" e del "recupero volumetria esistente edificio ex Magazzini Generali - Calata Piliero", che sono già compatibili con il vigente Piano regolatore portuale, risalente al 1958.

Nei predisponendi relativi atti di gara sarà previsto il "recupero", da parte di questa Stazione Appaltante, di tutti gli oneri economici sopportati per l'acquisizione della progettazione dell'intera area storico monumentale del Porto di Napoli.

In buona sostanza, i soggetti privati che aspireranno ad aggiudicarsi la concessione per la realizzazione e la gestione degli interventi compatibili al P.R.P. del 1958, dovranno accollarsi tutti i relativi costi sostenuti dall'A.P. di Napoli, prevedendone nei propri piani finanziari la sostenibilità economica.

Ed infatti, nessun dubbio può sorgere sulla autofinanziabilità di tutti gli interventi del nuovo lungomare monumentale, in considerazione della loro elevatissima capacità di generare reddito.

Il tutto senza sottacere, anche nell'ipotesi di dover reperire finanziamenti pubblici, che per l'ottenimento degli stessi, ciascun progetto deve avviare, e se possibile completare, l'iter approvativo *prima*, della loro erogazione.

Questo sia perché gli interventi progettati o approvati a livello di definitivo sono generalmente quelli che ottengono accesso alle risorse finanziarie, sia perché la disponibilità di finanziamenti è spesso vincolata alla cantierabilità degli interventi stessi.

Inoltre, la disponibilità del finanziamento erogato è ormai limitata ad un tempo dell'ordine di due anni, periodo che, senza l'avvio preventivo dell'iter approvativo, non sarebbe possibile in alcun modo rispettare.

Infatti, è bene precisare che ciascun progetto infrastrutturale nella versione di definitivo è sottoposto ad una istruttoria di verifica e ad un iter di approvazione la cui durata, in Italia, raggiunge entità dell'ordine di 5 anni.

I tempi tecnici teorici delle procedure approvative a cui sono sottoposti i progetti di

infrastrutture sono quantificabili in un tempo inferiore di circa 2 anni, sempre che le fasi attuative siano strettamente concatenate tra loro ed i progetti stessi non incontrino resistenze o criticità durante l'iter di approvazione.

La concatenazione teorica delle fasi connesse con la verifica e validazione, conferenza dei servizi, autorizzazioni ambientali, iter di autorizzazione paesaggistica, iter archeologico (sempre ben presente nel nostro ambito portuale), sui movimenti di materie (Decreto 161/2012), e le successive fasi di attivazione delle procedure di gara è quantificata in circa 18 mesi, a questa concatenazione di fasi deve essere poi sommato il tempo di formalizzazione dei contratti, il tempo di redazione del progetto esecutivo la sua validazione, la concreta apertura dei cantieri connessa ad altre pratiche autorizzative.

Alla luce di ciò appare chiara la necessità di avviare le progettazioni definitive con congruo anticipo rispetto ai tempi di cantierabilità previsti.

Nel dettaglio si specifica la coerenza di ciascun stralcio del più ampio progetto di riqualificazione del waterfront con gli strumenti di pianificazione e di programmazione.

1. NUOVO ASSETTO CALATA BEVERELLO

L'intervento è già conforme al Piano Regolatore vigente in quanto è inserito nell'Adeguamento Tecnico Funzionale del Molo Beverello:

- è stato approvato dal Comune di Napoli (delibera di non contrasto con lo strumento urbanistico del Consiglio Comunale n. 35/2011);
- parere favorevole del Consiglio Superiore LL.PP., espresso con voto reso nell'adunanza della Terza Sezione n. 96 del 21 settembre 2011 (che fra l'altro prescrive la procedura di verifica di non assoggettabilità a V.I.A.);
- parere di non assoggettabilità alla procedura di V.I.A. n. 1088 del 16/11/2012 dell'adeguamento tecnico funzionale, espresso dalla Commissione tecnica VIA/VAS, con nota prot. CTVA n. 4286 del 26/11/2012.

2. CALATA PILIERO - INQUADRAMENTO NEI CONFRONTI DEL NUOVO PRP - PARCHEGGI INTERRATI.

Come evidenziato dall'estratto delle Norme Tecniche del Piano regolatore Portuale, di seguito riportate, l'insieme dei progetti di riqualificazione della calata rientra nelle previsioni del Piano in corso di approvazione.

È prevista la predisposizione di piazzali per la sosta temporanea dei trailers in transito, l'adeguamento della viabilità stradale principale e razionalizzazione degli accessi ai terminal, incluso la formazione di sottopassi e sovrappassi, la realizzazione di parcheggi (a raso, interrati e multipiano, eventualmente anche a servizio della città).

L'intervento consiste nella realizzazione in posizione interrata di strutture funzionali già esistenti attualmente e dunque, a rigore, risulta coerente anche con il PRP 1958, in ogni caso il nuovo PRP prevede esplicitamente la realizzazione di "parcheggi multipiano" anche in adeguamento del fabbisogno derivante dall'adeguamento dei sotto-ambiti della Calata Beverello e del Piazzale Angioino, i quali, a seguito delle trasformazioni previste, non trovano adeguati spazi per soddisfare i parametri di superficie a parcheggi.

3. CALATA PILIERO: SISTEMAZIONE DELL'AREA DENOMINATA "STRIP" CONSISTENTE NELLA PASSEGGIATA CITTADINA PARALLELA A VIA MARINA CON EDIFICI COMMERCIALI ANNESSI

L'intervento fa parte della trasformazione prevista in PRP anche in relazione alla ricollocazione di alcuni edifici demaniali.

4. CALATA PILIERO: EDIFICIO EX MAGAZZINI GENERALI - RECUPERO DELLA VOLUMETRIA ESISTENTE

Tale intervento, trattandosi del recupero di una struttura esistente è conforme al piano vigente, e previsto nella sua destinazione rinnovata anche dal nuovo PRP.

5. CALATA PILIERO: EDIFICIO EX MAGAZZINI GENERALI - NUOVA VOLUMETRIA.

L'intervento fa parte della trasformazione prevista nel nuovo PRP anche in relazione alla ricollocazione di alcuni edifici demaniali.

La problematica dell'escavo dei fondali

I rilievi batimetrici che, periodicamente, l'Autorità Portuale di Napoli affida a ditte specializzate evidenziano, costantemente, come le attuali profondità dei fondali siano sensibilmente minori rispetto a quelle rilevate negli anni scorsi.

L'innalzamento delle quote è determinato, in grossa parte, dall'apporto di materiali solidi provenienti dai collettori di scarico che sfociano all'interno del porto, e, per minori aliquote, dalla sedimentazione del materiale in sospensione trasportato dalle correnti litoranee che lambiscono la costa limitrofa.

Il fenomeno dell'interrimento dei fondali risulta molto più evidente, e penalizzante per le possibilità di ormeggio, da quando, per effetto della vigente normativa ambientale in materia, risulta molto più difficoltoso programmare ed attuare delle organiche campagne di escavo dei fondali, nel rispetto delle caratteristiche costruttive delle banchine e dei moli esistenti.

Tale situazione risulta estremamente gravosa in quanto già allo stato attuale l'innalzamento dei fondali in corrispondenza dei bacini di evoluzione, delle banchine e dei moli, provoca ripercussioni negative sulla funzionalità del porto di Napoli, limitando la potenzialità ricettiva delle banchine.

Se poi si considera la tendenza del trasporto marittimo ad utilizzare navi con pescaggi sempre maggiori appare chiaro come si renda urgente, per lo sviluppo ed il rilancio del porto, l'esecuzione dei lavori di dragaggio occorrenti per il ripristino dei fondali all'interno di tutto il bacino portuale di Napoli.

Giova ricordare che l'articolo 1, comma 4, della Legge 426/98, ha individuato, sulla base dei criteri indicati al comma 1, lettera n) dell'art. 18 del D.Lgs. 22/97, una prima lista di Siti di Interesse Nazionale relativamente ad aree industriali e siti ad alto rischio ambientale fra cui è stato inserito il sito di Napoli Orientale, dove sono ubicati i depositi costieri delle maggiori aziende petrolifere operanti sul territorio italiano.

La perimetrazione del S.I.N. di Napoli Orientale è stata individuata con l'Ordinanza Commissariale del 29.12.1999, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale - Serie Generale, n. 56 dell'8.03.2000.

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 terminale 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.

E' opportuno, peraltro, specificare che i sottoscrittori dell'Accordo di Programma del 21.12.2007, nel corso della riunione tenutasi in data 30.09.2013 hanno unanimemente condiviso di procedere alla risoluzione consensuale e, quindi, alla chiusura formale dell'APQ di Bagnoli-Piombino.

Un primo progetto di **DRAGAGGIO URGENTE DI UNA PARTE DEI FONDALI DEL PORTO DI NAPOLI E REFLUIMENTO DEI SEDIMENTI DRAGATI NELLA CASSA DI COLMATA ESISTENTE IN LOCALITÀ VIGLIENA**, approvato, con prescrizioni, con Decreto n. 29 dell'8.03.2010 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è stato vanificato da un'eccezionale mareggiata, verificatasi nel mese di marzo 2010, che ha danneggiato per alcuni tratti la cassa di colmata di Vigliena, costringendo l'Autorità Portuale a predisporre un progetto di immediato ripristino.

A tal fine è stato redatto il progetto di **RIPRISTINO DI UNA PARTE DELLA CASSA DI COLMATA SITA IN LOCALITÀ VIGLIENA PER IL CONFERIMENTO E REFLUIMENTO DEI SEDIMENTI PROVENIENTI DAL DRAGAGGIO URGENTE DI UNA PARTE DEI FONDALI DEL PORTO DI NAPOLI** che, allo stato attuale non ha ancora conseguite le prescritte approvazioni/autorizzazioni, in quanto è stata prescritta dal MATTM la necessità di effettuare la procedura VIA anche per il ripristino.

Nelle more dell'approvazione di detto progetto, considerato che i lavori di ripristino della cassa colmata richiedono tempi relativamente lunghi e, comunque, incompatibili con le esigenze di dragaggio si è reso necessario procedere ad una rivisitazione del progetto così da poter procedere al dragaggio immediato dei sedimenti al fine di garantire la funzionalità immediata di alcune aree strategiche del porto di Napoli.

Il progetto dei lavori di **DRAGAGGIO URGENTE DI UNA PARTE DEI FONDALI DEL PORTO DI NAPOLI E REFLUIMENTO DEI SEDIMENTI DRAGATI NELLA CASSA DI COLMATA ESISTENTE IN LOCALITÀ VIGLIENA** è stato approvato, con prescrizioni, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con Decreto n. 605/TRI/Di/B del 14.09.2010.

Tale Progetto prevede la suddivisione dell'intero intervento di dragaggio in due distinte fasi operative:

- fase 1 - dragaggio del canale di accesso al Porto e dei fondali della Darsena Granili adiacenti al Molo Bausan, per un volume complessivo di circa 70.000 mc, e deposito dei materiali dragati nell'area della vasca n. 1 della cassa di colmata, previo realizzazione delle vasche di deposito temporaneo secondo quanto previsto dall'art. 5 comma 11 quinquies della Legge n. 84/1994;
- fase 2 - che si concretizzerà solo dopo la riparazione della vasca n. 2 della colmata di Vigliena - dragaggio di parte dei fondali della darsena Pollena e parte dei fondali della darsena Diaz, per un volume complessivo di circa 60.000 mc, e refluento diretto in cassa di colmata dei sedimenti dragati, unitamente a quelli precedentemente stoccati.

Con delibera n. 460 del 21.09.2010 è stato approvato il Progetto Esecutivo Generale dei lavori relativi al **"Dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli e refluo dei sedimenti dragati nella cassa di colmata esistente in località Vigliena"** dell'importo complessivo di € 7.600.000,00 ed il relativo Progetto Esecutivo 1° Stralcio dell'importo di € 4.250.000,00.

Con delibera A.P. n. 6 del 12.01.2011 sono stati aggiudicati i lavori all'impresa L.E.MA.PO.D. S.p.A., che hanno avuto inizio in data 23.03.2011, con la realizzazione della vasca di deposito provvisorio.

Sin dalle prime fasi dei lavori è apparso evidente che, a causa della particolare granulometria del sedimento, del suo stato di contaminazione da idrocarburi e delle avverse condizioni climatiche, caratterizzate da un'elevata piovosità, il processo di drenaggio dell'acqua interstiziale risultava piuttosto difficoltoso con, conseguente, allungamento dei tempi di essiccamento.

Tale circostanza determinava, nell'area di deposito temporaneo, condizioni tali da rendere difficoltosa la movimentazione del materiale dragato in quanto i mezzi d'opera, spesso, rimanevano impantanati.

Considerato che le avverse condizioni climatiche non favorivano l'essiccamento dei sedimenti e che le modalità operative adottate fino a quel momento avevano evidenziato una modesta efficacia, tale da non consentire un celere e proficuo svolgimento dei lavori, il Direttore dei lavori, con Verbale del 7.11.2012 disponeva la sospensione dei lavori in argomento al fine di poter procedere alla redazione di una perizia di variante che prevedesse nuove metodologie operative, preventivamente suffragate da prove di campo che ne confermassero l'efficacia.

Nell'ambito delle attività tese ad individuare metodologie alternative per lo spandimento dei sedimenti dragati, in data 11.10.2013, veniva effettuata una prova di pompaggio utilizzando una pompa dragante collegata ad una tubazione di mandata di idoneo diametro e lunghezza tale da simulare le condizioni di funzionamento a regime.

I risultati di tale prova, illustrati nel Verbale di Prova, in pari data, evidenziavano che, a causa delle particolari caratteristiche del sedimento, esso risultava non pompabile, anche previa aggiunta di cospicui quantitativi di acqua.

Fra le prescrizioni contenute nel Decreto n. 605/TRI/Di/B, al punto h) è stabilito, fra l'altro, che qualora si superi il limite temporale prescritto dall'articolo 1, comma 996 della Legge 27.12.2006, n. 296, si dovrà procedere ad una gestione alternativa dei materiali da autorizzarsi, come variante, secondo la normativa vigente in materia.

L'articolo 1, comma 996 della Legge 27.12.2006, n. 296, che apporta modificazioni all'articolo 5 della legge 28.01.1994, n. 84, al comma 11 quinquies prevede, fra l'altro, che in caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite al deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti.

Tale indicazione è contenuta anche nell'art. 48 del D.L. 24.01.2012, convertito e modificato della Legge 24.03.2012, n. 27.

I lavori di dragaggio e deposito dei sedimenti hanno avuto effettivo inizio in data 9.01.2012 e pertanto, ai sensi della succitata normativa il termine dei 30 mesi, scade nel prossimo mese di luglio.

Ad oggi i lavori di ripristino della vasca n. 2 della cassa di colmata di Vigliena, recapito finale dei sedimenti dragati, non sono ancora iniziati sia perché con parere n. 1124 del 14.12.2012, la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto VIA/VAS, chiamata ad esprimersi ai sensi dell'art. 48 della legge n. 27/2012, ha ritenuto che il progetto per il RIPRISTINO DI UNA PARTE DELLA CASSA DI COLMATA SITA IN LOCALITÀ VIGLIENA debba essere sottoposto a procedura di VIA, sia perché nel frattempo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto n. 43 del 7.02.2013, ha revocato all'Autorità Portuale di Napoli finanziamenti per un importo di oltre 15 milioni di Euro, precedentemente assegnati ai sensi della legge n. 488/1999 e della legge n. 388/2000.

Per quanto esposto è necessario prevedere l'attuazione delle misure di gestione alternativa dei materiali, richiamata al precitato punto h) del Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 605/TRI/Di/B del 14.09.2010.

Come ipotesi alternativa l'Autorità Portuale di Napoli aveva, allora, ipotizzato di refluire i sedimenti accumulati nell'area di deposito temporaneo nello sporgente della realizzanda cassa di colmata di levante.

A tal fine, questa ipotesi veniva inserita nel progetto di ESCAVO DEI FONDALI DELL'AREA PORTUALE DI NAPOLI CON DEPOSITO DEI MATERIALI DRAGATI IN CASSA DI COLMATA DELLA DARSENA DI LEVANTE che, nella sua veste definitiva, veniva trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministero dell'Ambiente e TTM con nota A.P. n. 249 del 21.02.2014 per acquisire le relative approvazioni.

A seguito delle attività istruttorie di specifica competenza, l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'adunanza dell'11.04.2014 esprimeva il parere n. 8/2014, favorevole con prescrizioni, sul Progetto Definitivo di escavo e, quindi, la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali e il Trasporto Marittimo e per Vie d'Acque Interne del Ministero delle Infrastrutture emanava il relativo Decreto n. 9/14 del 19.09.2014 di approvazione in linea tecnico-economica.

Tale decreto veniva trasmesso al MATTM e, per conoscenza, all'Autorità Portuale di Napoli, con nota prot. M. INF/PORTI/9414 del 19.09.2014.

Dal canto suo, la Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche del MATTM, facendo seguito alle numerose riunioni tecniche tenutesi presso i suoi uffici, con nota della n. 0012662/TRI del 7.05.2014, segnalava la necessità di effettuare una nuova campagna integrativa di caratterizzazione ambientale finalizzata a verificare la validità dei dati ambientali posti a base del progetto.

A tal riguardo l'Autorità Portuale di Napoli, con le note n. 900 del 23.05.2014 e n. 936 del 29.05.2014, trasmetteva, dapprima, il documento denominato "PIANO DI CARATTERIZZAZIONE INTEGRATIVO DEI SEDIMENTI PORTUALI IN RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI MATTM DEL 7/05/2014, PROT. 0012662/TRI" e, successivamente, un suo aggiornamento, da sottoporre all'esame della Struttura di Assistenza Tecnica e dell'ISPRA.

In data 6.06.2014 si teneva presso il MATTM una riunione tecnica, le cui risultanze venivano formalizzate con la nota n. 20162/TRI del 22.07.2014, nel corso della quale la Struttura di Assistenza Tecnica del Ministero evidenziava la necessità che l'Autorità Portuale provvedesse all'esecuzione di una prova per la verifica delle caratteristiche di permeabilità del tufo, indicandone, genericamente, le modalità esecutive.

A riscontro, con nota n. 1173 del 22.07.2014 l'Autorità Portuale di Napoli trasmetteva alla Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche del MATTM la propria proposta tecnica per l'esecuzione di tale prova.

Infine, il giorno 17.09.2014, si svolgeva presso gli uffici sede della Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche del MATTM un'ulteriore riunione tecnica finalizzata a definire e dirimere le questioni che ancora impedivano al Ministero dell'Ambiente di emettere il decreto di approvazione del progetto di escavo.

Sulla scorta delle positive risultanze di tale riunione, ed avendo tutti i convenuti ottemperato agli impegni assunti in tal sede, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche, con Decreto prot. n. 5376/TRI/DI/B del 16.10.2014, ha approvato, con prescrizioni, il progetto di ESCAVO DEI FONDALI DELL'AREA PORTUALE DI NAPOLI CON DEPOSITO DEI MATERIALI DRAGATI IN CASSA DI COLMATA DELLA DARSENA DI LEVANTE.

Fra le indicazioni contenute in detto decreto, è esplicitamente prescritto che :

- "la caratterizzazione integrativa dovrà consentire di accertare le caratteristiche dei sedimenti ai fini del successivo refluitamento in cassa di colmata" (art. 1, comma 1, punto b.3);

- "la tenuta idraulica della cassa di colmata deve essere attestata in fase di collaudo dell'opera sulla base dei risultati delle prove di permeabilità" (art. 2, comma 1);
- "in attesa dei risultati delle prove di permeabilità e dell'accertamento della tenuta idraulica della cassa di colmata,...., non dovrà essere eseguito alcun tipo di refluitamento in darsena di Levante né nello sporgente di Levante" (art. 2, comma 2).

Da quanto esposto appare evidente che, benché l'iter di approvazione del progetto di escavo possa considerarsi concluso, il refluitamento dei sedimenti depositati nell'area di Vigliena all'interno della cassa di colmata di Levante non è una operazione immediatamente attuabile essendo soggetta al propedeutico espletamento delle attività di verifica di cui alle succitate prescrizioni.

Pertanto, considerato che :

- in vista dell'imminente scadenza del periodo di autorizzazione al deposito temporaneo, l'Autorità Portuale di Napoli, con nota n. 748 del 5.05.2014, aveva chiesto al MATTM una proroga temporale di sei mesi, rispetto al limite prefissato;
- tale richiesta, riscontrata con nota n. 24734/TRI del 16.9.2014, non autorizzava alcuna proroga ma conteneva indicazioni per un diverso percorso;
- l'attuazione del piano integrativo di caratterizzazione, l'esecuzione delle prove di permeabilità e le successive operazioni di collaudo della cassa di colmata richiederanno tempi che, per quanto brevi, risultano incompatibili con l'esigenza dell'Autorità Portuale di smobilizzare, con celerità, i sedimenti temporaneamente depositati nell'area di Vigliena;

appare evidente che l'ipotesi di "gestione alternativa" ad oggi più immediatamente praticabile è quella che prevede il conferimento in discarica dei sedimenti dragati.

A tal proposito, allo scopo di determinare, in maniera univoca, la qualità del materiale depositato, l'Autorità Portuale, già nell'aprile 2014, ha affidato ad una società qualificata l'esecuzione delle indagini di caratterizzazione dell'ammasso di sedimenti depositati nell'area di Vigliena.

Sulla scorta dei risultati ottenuti dalle prove effettuate sul tal quale, il materiale analizzato è stato classificato come "RIFIUTO SPECIALE NON PERICOLOSO" ai sensi dell'art. 184 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., e gli è stato, quindi, attribuito il codice CER 17.05.06 (Fanghi di dragaggio, diversi da quelli di cui alla voce 17.05.05).

Inoltre, per i parametri ricercati sul test di cessione, il materiale è risultato conforme ai valori della Tab. 5 del D.M. 27/09/2010 "Limiti di concentrazione nell'eluato per l'accettabilità in discariche per rifiuti non pericolosi".

Per quanto detto i sedimenti portuali attualmente depositati sulla vasca n. 1 della cassa di colmata di Vigliena sono risultati ammissibili in discarica per i requisiti richiesti dall'art. 6 del D. Lgs. 36/2003 "Attuazione della direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti" e, quindi, possono essere smaltiti in un impianto per rifiuti non pericolosi regolarmente autorizzato.

Allo scopo di recepire e quantificare le variazioni, apportate in corso d'opera, ai lavori previsti nel progetto esecutivo appaltato sia per contemplare le mutate esigenze dell'Autorità Portuale di Napoli, si è reso necessario redigere, a cura dell'Area Tecnica, una Perizia di Variante che è stata approvata con delibera A.P. n. 329 del 17.12.2014.

Tale Perizia di variante contempla, pertanto:

- 1) lavorazioni aggiuntive e/o diverse da quelle previste nel contratto principale, da affidare in variante alla stessa ditta aggiudicataria;
- 2) attività finalizzate alla gestione alternativa dei sedimenti depositati nell'area di Vigliena, il cui importo è posto a carico delle Somme a disposizione dell'Amministrazione del Quadro Economico Generale, da appaltare con procedura di evidenza pubblica.

Giova precisare che, come detto, in prima istanza, si è ritenuto che l'ipotesi di "gestione

alternativa" ad oggi più immediatamente praticabile è quella che prevede il conferimento in discarica dei sedimenti dragati.

Si è, peraltro, prevista la possibilità che, se nel corso delle procedure di affidamento delle attività di conferimento in discarica dovessero manifestarsi circostanze per cui si rendessero disponibili soluzioni differenti da quella che prevede il conferimento in discarica dei sedimenti, potranno essere adottate modalità di gestione alternativa diverse, se economicamente più convenienti.

A tal riguardo si specifica che, con Atto Aggiuntivo n. 7740 del 29.05.2015, alla Convenzione Quadro stipulata in data 10.07.2014, la redazione della perizia di spesa esplicativa per il conferimento in discarica dei sedimenti depositati nell'area di Vigliena è stata affidata al Provveditorato Interregionale OO. PP. per la Campania, il Molise, la Puglia e la Basilicata.

4.4 Infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare", risultati finali e prospettive future

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

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

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

In tal senso, il PRP non solo conferma la permanenza di tutte le funzioni già presenti nello scalo partenopeo, ma ne prevede azioni di sviluppo.

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

4.5 Scostamenti tra gli interventi programmati e quelli avviati e relative motivazioni.

Gli interventi programmati l'anno 2014, di cui all'Elenco annuale approvato con delibera del Comitato portuale n. 2 del 25.02.2014, ammontavano ad € 30.100.000,00 di cui:

A) € 20.800.000,00 per la realizzazione dei seguenti lavori e servizi (a valere sul capitolo 44), di tale importo è stata impegnata la somma di € 20.780.786,11 pari al 99,91%:

1. **€ 11.941.000,00** per la realizzazione dell'intervento di "Consolidamento banchina interna molo Cesario Console ormeggio 33/b nella darsena Bacini" - **"Risanamento e messa in sicurezza della banchina n. 33b nel piazzale nord del bacino di carenaggio n. 3"**. Come già riportato in precedenza, con delibera A.P. n. 356 del 24.12.2014 è stato approvato il progetto a base di gara ed impegnata la spesa per l'importo complessivo dell'intervento di € 15.900.000,00.

In merito, nell'ambito della verifica per la validazione della progettazione definitiva, affidata alla società Cavallaro & Mortoro s.r.l. con delibera n. 471 del 23.10.2013, è stato richiesto di aggiornare i prezzi ed in particolare di utilizzare il "Prezzario regionale dei lavori pubblici regione Campania - 2013", pertanto con nota prot. n. 2776 del 30.04.2014 è stato trasmesso il progetto revisionato dell'importo complessivo di € 15.900.000,00, con una maggiore spesa di € 2.900.000,00 rispetto all'importo di **€ 13.000.000,00 preventivato**.

Detti lavori erano finanziati per la somma di € 9.100.000,00 con fondi di cui alla Legge n 296/2006 art.1, co.994 - D.M. 1.8.2007 e € 3.900.000,00 con fondi propri dell'Amministrazione.

L'art. 13 comma 4 del D.L. 23 dicembre 2013, n. 145 (convertito in legge n. 9 del 21.02.2014, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 43 del 21.02.2014) ha disposto la revoca dei finanziamenti trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara non erano stati pubblicati entro il 24.12.2013. Fra tali finanziamenti rientrava anche quello di cui alla Legge n. 296/2006 art.1, co.994 - D.M. 1/8/2007 per l'importo di circa 9.100.000,00 euro (al netto degli oneri di mutuo di cui alla gara aggiudicata con delibera n. 559 del 19.11.2010 alla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo S.P.A. -B.I.I.S. S.p.A.).

Pertanto, è stato necessario rifinanziare interamente il suddetto intervento, facendovi fronte per la somma di € 5.091.000,00 (€ 3.900.000,00 + € 1.191.000,00) con "fondi propri dell'Autorità Portuale" e per l'importo di € 10.809.000,00 con il "fondo perequativo" di cui al citato art. 1, comma 983 della legge n. 296/06.

Di tali importi è stato impegnato nel bilancio 2014 la somma di € 11.941.000,00 sul capitolo 44 e di € 3.959.000,00 sul capitolo 46.

È in corso l'approvazione del relativo bando di gara.

2. **€ 5.800.000,00** per la "Realizzazione di un depuratore dei reflui portuali" - **"Progettazione esecutiva ed esecuzione lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale"**, impegnato, con delibera A.P. n. 180 dell'11.07.2014. Con la suddetta delibera è stato approvato il progetto a base di gara ed impegnata la spesa per l'importo complessivo dell'intervento di € 5.800.000,00 sui "fondi propri dell'Autorità Portuale". In merito, in ottemperanza alle prescrizioni del C.T.A. n. 90 del 23.10.2013 tale progetto ha avuto un incremento di spesa di € 500.000,00 rispetto all'importo di **€ 5.300.000,00 preventivato** che ha trovato copertura finanziaria negli stanziamenti di bilancio dell'Autorità Portuale.
3. **€ 789.786,11** per "Accantonamento per progettazione, indagini, ecc. ex art. 92 c.7 D.Lgs. 163/06 e s.m.i. e tassa per oneri istruttori" con una minore spesa di € 1.710.213,89 rispetto all'importo di **€ 2.500.000,00 preventivato**.
4. **€ 2.250.000,00** impegnati con delibera n. 329 del 17.12.2014 per far fronte alla Perizia di Variante dei LAVORI DI DRAGAGGIO URGENTE DI UNA PARTE DEI FONDALI DEL PORTO DI NAPOLI E REFLUIMENTO DEI SEDIMENTI DRAGATI NELLA CASSA DI COLMATA ESISTENTE IN LOCALITA' VIGLIENA, tali fondi sono stati prelevati dalla somma erogata dal Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti - Direzione Generali per la Vigilanza sulle Autorità Portuali e il Trasporto Marittimo e per vie d'Acque Interne, a favore dell'Autorità Portuale di Napoli, con decreto dirigenziale del 5.06.2014, relativa al fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti di cui all'art. 18 bis della legge n. 84/94;

B) € 9.300.000,00 per la realizzazione dei seguenti lavori di manutenzione (a valere sul capitolo 44b e 46), di tale importo è stata impegnata la somma di € 6.444.733,56 pari al 69,30%:

1. € 5.884.674,06 per "Lavori di manutenzione straordinaria parti comuni" (capitolo 46 di bilancio), di cui € 114.604,12 per la manutenzione straordinaria del Porto di Castellammare di Stabia. In tale somma è ricompreso anche l'importo di € 3.959.000,00 attinente ai lavori di cui al punto A.1) approvato con delibera n. 356 del 24.12.2014;
2. € 560.059,50 per "Lavori di manutenzione agli edifici di sede e pertinenze di competenza AP" (capitolo 44b di bilancio).

5. FINANZIAMENTI COMUNITARI

5.1 Notizie su opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità realizzati con finanziamenti o fondi europei ed indicazione di eventuali problematiche verificatesi

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

Con decreto UOGP n. 6 del 18.6.2014 si è preso atto di detta approvazione ed è stato ammesso a finanziamento il Grande Progetto in argomento per l'importo complessivo di € 154.200.000,00, a valere sull'obiettivo operativo 4.8 del POR FESR Campania 2007-2013. Al fine di regolare i rapporti fra Regione Campania - UOGP e l'Autorità portuale di Napoli è stata stipulata apposita Convenzione in data 29.7.2014 prot. 2014 0538683 dell'1.8.2014.

Di seguito si riporta una breve descrizione degli interventi con il relativo stato di attuazione:

A1. "Realizzazione del Completamento della rete fognaria portuale". - Importo € 22.000.000,00.

Descrizione. - La realizzazione ed il potenziamento delle infrastrutture della rete fognaria è parte integrante della riqualificazione ambientale del porto di Napoli ed è un elemento di fondamentale importanza per l'adeguamento 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 una rete di raccolta delle acque bianche e da una rete per la raccolta delle acque nere. La nuova rete di acque nere portuale sarà ubicata lungo le principali strade portuali e sarà realizzata in depressione al fine di limitare la profondità degli scavi e garantire il funzionamento idraulico anche in assenza di significativi 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.

Stato di attuazione. - La gestione della gara d'appalto e dell'esecuzione è stata affidata tramite convenzione al Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche Campania-Molise. Dopo la pubblicazione del bando di gara e la presentazione delle offerte, la commissione giudicatrice ha iniziato l'esame delle stesse in data 27.1.2015 e terminate le operazioni in sedute riservate ha concluso una prima fase dei propri lavori con la seduta pubblica del 22/05/2015.

L'offerta più vantaggiosa è stata quella dell'impresa Ing. E. MANTOVANI S.p.A. con sede in Venezia con ribasso del 32,562%, che è risultata anormalmente bassa, per cui la commissione di gara ha sospeso la seduta per la verifica dell'anomalia da parte del rup del Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche Campania-Molise, con le modalità e procedure previste dagli artt. 87 e 88 del D. Lgs. n. 163/2006. Il rup ha comunicato, per le vie brevi, che la predetta procedura dovrebbe concludersi entro il 30.09.2015 con l'aggiudicazione definitiva.

Dal momento dell'aggiudicazione dovrà trascorrere un ulteriore periodo di 35 giorni (cd "Stand-stell) durante il quale le ditte partecipanti alla gara possono presentare i ricorsi verso l'aggiudicazione stessa. Decorso tale termine, salvo presentazione di gravami, si procederà alla stipula del contratto, per cui è ragionevole ritenere che i lavori possano iniziare intorno al 15.11.2015.

A2. "Riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni". - Importo € 31.600.000,00.

Descrizione. - è previsto il riassetto della viabilità portuale e della rete ferroviaria di raccordo a quella nazionale. In dettaglio, il collegamento stradale tra la Darsena di Levante, il settore portuale di ponente e l'autostrada è costituito da uno svincolo a rotatoria (a raso) da realizzarsi in corrispondenza dell'attuale varco Bausan, a cui si collegherà un viadotto di scavalco del predetto binario di raccordo. L'intervento si concretizza, quindi, in un riassetto di strade già esistenti, al fine di aumentare la sicurezza e ridurre contemporaneamente l'inquinamento. Il collegamento ferroviario con l'attuale fascio di binari di ponente consentirà di ridurre in modo sensibile il traffico di merci su gomma (che attualmente interessa il porto) con una maggiore ripartizione modale su ferro e conseguenti riduzioni dell'inquinamento atmosferico. Tale intervento risulta necessario anche per l'ottemperanza alle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente contenute nel decreto di approvazione della Valutazione di Impatto Ambientale del terminal di Levante (Decreto n. 5 del 9/01/2008).

Stato di attuazione. - La gestione della gara d'appalto e dell'esecuzione è stata affidata tramite convenzione al Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche Campania-Molise. Dopo la pubblicazione del bando di gara e la presentazione delle offerte, la commissione giudicatrice ha iniziato l'esame delle stesse in data 2.2.2015 e terminate le operazioni in sedute riservate ha concluso i propri lavori con la seduta pubblica del 22/05/2015.

L'offerta più vantaggiosa è risultata quella dell'ATI PAMOTER Genova s.r.l. - 4 IT Construction con sede in Genova con il ribasso del 37,172% (nella stessa data 22.05.2015, si è provveduto all'aggiudicazione provvisoria ed è in corso la verifica dei requisiti di cui all'art. 38 e 48 del Codice degli appalti da parte del rup del Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche Campania-Molise. Il predetto Rup ha comunicato, per le vie brevi, che la verifica dovrebbe concludersi entro la fine di luglio p.v..

Dal momento dell'aggiudicazione dovrà trascorrere un ulteriore periodo di 35 giorni (cd "Stand-stell) durante il quale le ditte partecipanti alla gara possono presentare i ricorsi verso l'aggiudicazione stessa. Decorso tale termine, salvo presentazione di gravami, si

procederà alla stipula del contratto, per cui è ragionevole ritenere che i lavori possano iniziare intorno al 15.09.2015.

A3. "Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo". - Importo € 5.000.000,00.

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

Stato di attuazione. - L'appalto di servizi è stato pubblicato sul GUCE il 28 febbraio 2015, sul GURI il 4 marzo 2015, oltre che all'Albo Pretorio del Comune di Napoli e sulla stampa nazionale.

Il Bando, il Disciplinare di gara e gli elaborati del servizio sono stati pubblicati sul sito dell'Autorità Portuale di Napoli. La gara è stata esperita secondo le modalità riportate nel disciplinare di gara, la prima seduta pubblica si è tenuta in data 7 maggio 2015. Si è provveduto al sorteggio e si sta vagliando la documentazione prodotta dall'impresa rimasta in gara (verifica dei requisiti di cui all'art. 38 e 48 del Codice degli appalti). L'impresa esclusa ha fatto richiesta di accesso agli atti.

La predetta procedura dovrebbe concludersi entro il 30.06.2015 con l'aggiudicazione, che avverrà al prezzo più basso determinato mediante ribasso sull'elenco prezzi posto a base di gara ex art. 82, comma 2, lettera a) del D. Lgs n. 163/06, dovrebbe .

A4. "Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli". - Importo € 2.000.000,00

Descrizione. - Tale intervento mira all'individuazione, al recupero e alla valorizzazione del patrimonio archeologico/culturale presente sui fondali del porto di Napoli e di cui vi è ampia traccia negli studi archeologici.

Pertanto oltre alla conservazione, recupero e valorizzazione del patrimonio archeologico e culturale del porto, le attività di rilevamento dei relitti e dei reperti di archeologia, come quelle di bonifica da ordigni bellici, sono propedeutiche alla necessaria bonifica dei fondali.

Stato di attuazione. - L'appalto di servizi è stato pubblicato sul GUCE in data 11/03/2015 al n. S49 2015/S-049-085792, sul GURI in data 13/03/2015 al n. 31 ed all'Albo Pretorio del Comune di Napoli in data 13/03/2015 e sulla stampa nazionale.

Il Bando, il Disciplinare di gara e gli elaborati del servizio sono pubblicati sul sito dell'Autorità Portuale di Napoli.

La gara è stata esperita, secondo le modalità riportate nel Disciplinare di gara, la prima seduta pubblica (apertura della busta della documentazione amministrativa) si è tenuta il giorno 21/5/2015. Si sta procedendo alla verifica della documentazione dell'unica impresa partecipante e ammessa, ovvero l'A.T.I. NEXT GEOSOLUTIONS EUROPE S.p.a. (Mandataria), DEEP SEA TECHNOLOGY S.r.l., PRISMA S.r.l. e TECNO IN S.p.a. (Mandanti)

In data 28.05.2015 è pervenuto da parte dell'ANAC una richiesta di considerazioni su un'istanza di parere per la soluzione di controversie ai sensi dell'art.6, comma 7, lettera n) del Codice, presentata dalla Tecknomar srl. (verosimilmente 3 mesi prima). La predetta società sostiene che le prestazioni oggetto dell'appalto rivestono natura di "lavori" e non di "servizi". Le richieste considerazioni sono state fornite dall'Autorità

Portuale di Napoli con fax n. 432 del 05.06.2015 precisando che la Soc. ICOVER, preposta alla verifica del progetto, ha indicato che si tratta di un appalto di servizi. Nel frattempo, l'Autorità Portuale non può procedere all'aggiudicazione in quanto, L'ANAC, con la predetta nota ha invitato questa Amministrazione "a non porre in essere atti pregiudizievoli ai fini della risoluzione della questione, fino a definizione della stessa da parte dell'Autorità".

E' prevedibile che in caso di celere risposta da parte dell'ANAC, la predetta procedura possa concludersi entro il 30.07.2015 con l'aggiudicazione, che avverrà al prezzo più basso determinato mediante ribasso sull'elenco prezzi posto a base di gara, ex art. 82, comma 2, lettera a del D.Lgs n. 163/06 e s.m.i..

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

Descrizione. - Tale intervento, strettamente connesso a quello precedente, mira al restauro ed alla valorizzazione del patrimonio archeologico e culturale che verrà rinvenuto sui fondali del porto, per la parte asportabile e movimentabile.

Per l'allestimento degli spazi destinati alle attività di recupero, catalogazione e restauro verrà utilizzato l'edificio dell'Immacolatella Vecchia, di cui si prevede il restauro e il risanamento conservativo. Tale edificio, situato sull'omonimo molo, affaccia direttamente sul mare ed è attualmente inutilizzato. Realizzato nel 1743 da Domenico Antonio Vaccaro, è stato nel corso degli anni più volte rimaneggiato ed ampliato.

Stato di attuazione. - La progettazione è conclusa e sono stati acquisiti i pareri in apposita conferenza di servizi; si è conclusa la procedura per la verifica e la validazione del progetto.

Il progetto è stato approvato con delibere n 39 dell'11/02/2015 e n. 60 del 26/02/2015. L'aggiudicazione avverrà mediante procedura aperta di appalto ex art. 55, comma 5, del D.Lgs 163/06 e s.m.i. e mediante aggiudicazione con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ex art. 83 del D.Lgs 163/06 e s.m.i..

Il bando è stato approvato con delibera n. 129 del 15/04/2015. Con la stessa delibera sono stati predisposti i criteri di aggiudicazione e i relativi punteggi dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Il bando di gara è stato pubblicato sul GURI n. 50 del 29.04.2015, sul giornale IL MATTINO (14.05.2015) e la REPUBBLICA (15.05.2015) e la prima seduta pubblica è prevista in data 30 giugno 2015.

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

Descrizione. - L'intervento prevede la demolizione del silos granario ubicato a ridosso alla calata Marinella, che si trova in uno stato di vetustà tale da risultare pericoloso per la incolumità pubblica. Tale intervento rientra nel percorso di miglioramento della sicurezza di quelle strutture impropriamente frammentate e non più idonee che insistono sull'area in argomento.

Inoltre, l'intervento prevede anche la demolizione dell'esistente pontile di carico delle rinfuse asservito al silos, attualmente inutilizzato e fatiscente.

Stato di attuazione. - L'edificio è stato sottoposto a sequestro da parte dell'Autorità giudiziaria dal 12.10.2012 al 14.05.2014. E' stata conclusa la progettazione preliminare e le indagini necessarie. Si è in attesa dell'autorizzazione alla demolizione da parte dell'Agenzia del Demanio richiesta in data 22.04.2014 prot. n. 692, a cui l'Agenzia del Demanio ha dato riscontro con nota n. 13795 del 06.11.2014 comunicando la propria disponibilità.

L'autorità Portuale con nota del 20.11.2014 n. 1657 ha chiesto alla Capitaneria di Porto di Napoli di convocare l'apposita Commissione al fine di acquisire l'autorizzazione alla demolizione.

Suddetta Commissione, pur avendo iniziato i lavori per altre demolizioni, non ha ancora affrontato quella del Silos.

È in fase di redazione la progettazione definitiva, terminata la quale si provvederà ad acquisire i necessari pareri propedeutici all'avvio delle procedura di gara.

A7. "Lavori di efficientamento energetico del Porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative". - Importo € 10.000.000,00

Descrizione. - Scopo dell'intervento è quello di ridurre, ricorrendo a fonti di energia rinnovabile, il peso complessivo delle fonti fossili nei consumi energetici dello scalo, anche per favorire l'utilizzo di energia elettrica da parte delle navi in ormeggio, conseguendo così un notevole beneficio ambientale per la riduzione degli scarichi provenienti dai motori a scoppio dei generatori utilizzati, tenuto conto che il porto di Napoli è posto a ridosso del centro storico abitato.

Il progetto riguarderà tra l'altro la realizzazione di impianti fotovoltaici posti sulle superfici di copertura di alcuni edifici demaniali presenti nell'area portuale. Gli impianti saranno prevalentemente realizzati mediante l'utilizzo di pannelli fotovoltaici. Il progetto, oltre alla realizzazione dei suddetti impianti fotovoltaici, comprenderà sia i relativi allacci alla rete elettrica esistente, sia i necessari interventi di manutenzione delle superfici di copertura degli edifici, su cui dovranno essere installati i pannelli fotovoltaici.

In particolare, è prevista la realizzazione di n. 3 impianti fotovoltaici, di cui: n. 2 impianti destinati allo "scambio sul posto", ciascuno collegato alle cabine elettriche già esistenti nell'area interessata dai lavori (ubicate una alla calata Piliero, l'altra al molo Pisacane) quali punti di connessione alle rete elettrica nazionale; n. 1 impianto destinato all'"autoconsumo in sito", per l'alimentazione elettrica dell'edificio sede dell'Autorità Portuale, e che pertanto non sarà connesso alla rete elettrica nazionale.

Pertanto, ciascuno dei predetti tre impianti avrà una potenza inferiore alla citata soglia di 1 MW.

Stato di attuazione. - Il progetto preliminare ha acquisito i pareri dagli enti competenti in sede di conferenza dei servizi. In tale occasione è stato evidenziato che, pur non rientrando fra quelli riportati nell' Allegato IV della parte seconda del D.Lgs 152/2006, a cui corrisponde una soglia di 1 MW, la legge 11 agosto 2014, n. 116 ha modificato l'art. 6 del D. Lgs. 152/2006 prevedendo che la Valutazione di Impatto Ambientale è necessaria, qualora si ritenga che possano produrre impatti significativi e negativi sull'ambiente, anche per i progetti elencati nell'allegato IV del predetto Decreto.

Per tali progetti, con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, saranno definiti i criteri e le soglie da applicare per l'assoggettamento dei progetti di cui all'allegato IV alla procedura di cui all'art. 20 sulla base dei criteri stabiliti nell'allegato V (D. Lgs 152/2006).

Fino alla data di entrata in vigore del predetto decreto, la procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. dovrà essere effettuata, caso per caso, sulla base dei criteri stabiliti nell'allegato V dello stesso D. Lgs 152/2006.

In data 24.02.2015 è stato richiesto alla Giunta Regionale della Campania - UOD 520507 Valutazioni Ambientali un parere in merito alla eventuale necessità di sottoporre il progetto preliminare dell'intervento in argomento alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A.

Il parere espresso dalla Commissione V.I.A. regionale in data 25.3.2015 è stato comunicato a questa Autorità portuale con nota n. 2015.0313165 del 7 maggio 2015 e in considerazione della tipologia (non industriale), della integrazione agli edifici, nonché per la destinazione al parziale soddisfacimento dei fabbisogni energetici delle aree portuali non necessita di essere sottoposto alla verifica di assoggettabilità a V.I.A.

Si sta provvedendo a concludere la fase di verifica del progetto preliminare e, successivamente alla validazione dello stesso, nonché a predisporre i relativi atti di gara.

A8. "Prolungamento della Diga Duca d'Aosta". Importo € 20.000.000,00.

Descrizione. - Il progetto prevede un modesto prolungamento in direzione Est-Ovest della diga foranea (100 metri) esclusivamente allo scopo di migliorare la sicurezza della navigazione e delle manovre delle navi che entrano nel porto dall'imboccatura di levante. Tale intervento, inoltre, migliorerà le condizioni operative e di fruibilità del porto per eventi meteo-marini provenienti da settori di traversia di Sud-Est.

L'infrastruttura sarà del tipo "a parete verticale", funzionante "a gravità", costituita da cassoni cellulari prefabbricati realizzati in calcestruzzo armato, poggiati su uno scanno d'imbasamento.

Stato di attuazione. - Il progetto preliminare è completato. Ricadendo l'intervento all'interno del S.I.N. di Napoli Orientale il completamento del progetto richiede la preventiva esecuzione del piano di caratterizzazione ambientale dei fondali. Tale piano è stata inviato al MATTM, che ha trasmesso i pareri dell'ARPA Campania e dell'ISPRA in data 17.12.14. In data 18.02.2015 si è tenuta la Conferenza di servizi Istruttoria ex art. 14 comma 1 della Legge n. 241/90 e s.m.i. che ha approvato il suddetto piano di caratterizzazione con prescrizioni. Si sta, quindi, approvando la perizia relativa all'affidamento delle indagini in esso previste prima di poter completare la progettazione definitiva dell'intervento.

A9. "Escavo dei fondali del Porto di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati". Importo € 45.600.000,00.

Descrizione. - Il progetto rientra nell'ambito delle attività di bonifica dei fondali del porto di Napoli. Infatti, l'articolo 1 della legge 5 dicembre 1998 n. 426, sulla base dei criteri indicati al comma 1, lettera n) dell'art. 18 dell'ex D. Lgs. 22/97, indicava come primi interventi di interesse nazionale relativi ad aree industriali e siti ad alto rischio ambientale 14 siti fra cui quello relativo a Napoli Orientale.

La perimetrazione del S.I.N. di Napoli Orientale fu individuata con l'Ordinanza Commissariale del 29.12.1999, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale - Serie Generale, n. 56 dell'8.03.2000. In tale frangente si ritenne opportuno comprendere nella perimetrazione del S.I.N. anche il tratto di mare antistante gli insediamenti produttivi, potenziale recapito di scarichi industriali. Inoltre, l'intervento permetterà il miglioramento delle condizioni di sicurezza per le navi che attualmente fanno scalo nel porto di Napoli, consentendo un notevole miglioramento della manovre e dell'ormeggio delle stesse.

Stato di attuazione. - A conclusione di un iter iniziato il 21.11.2013, la Direzione generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso al MATTM il decreto di approvazione n. 9/14 del 19.9.14, la direzione competente del MATTM con Decreto n. 5376/TRI/DI/B del 16.10.2014, ha approvato, con prescrizioni, il progetto di ESCAVO DEI FONDALI DELL'AREA PORTUALE DI NAPOLI CON DEPOSITO DEI MATERIALI DRAGATI IN CASSA DI COLMATA DELLA DARSENA DI LEVANTE.

Tali prescrizioni impongono che:

- A. la caratterizzazione integrativa dovrà consentire di accertare le caratteristiche dei sedimenti ai fini del successivo refluitamento in cassa di colmata - (art. 1, comma 1, punto b.3);
- B. la tenuta idraulica della cassa di colmata deve essere attestata in fase di collaudo dell'opera sulla base dei risultati delle prove di permeabilità - (art. 2, comma 1);
- C. in attesa dei risultati delle prove di permeabilità e dell'accertamento della tenuta idraulica della cassa di colmata,...., non dovrà essere eseguito alcun tipo di refluitamento in darsena di Levante né nello sporgente di Levante - (art. 2, comma 2).

Per quanto riguarda la "Prova di Permeabilità nella formazione del tufo giallo Napoletano" in data 14.04.2015 la Commissione all'uopo nominata ha proceduto all'apertura delle buste contenenti le offerte economiche presentate dalle ditte invitate e con delibera n. 143 del 22.04.2015 il Commissario Straordinario ha aggiudicato, definitivamente, i lavori alla ditta risultata vincitrice.

In data 6.05.2015 i lavori sono stati consegnati alla società aggiudicataria in via d'urgenza (prima della stipula del contratto). Poiché il tempo utile per dare compiuti i lavori è stabilito in 100 giorni naturali e consecutivi, l'ultimazione dei lavori stessi dovrà avvenire entro e non oltre il 13 agosto 2015.

Per ciò che riguarda il PIANO DI CARATTERIZZAZIONE INTEGRATIVO DEI SEDIMENTI PORTUALI, con delibera n. 355 del 23.12.2014 il Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Napoli ha preso atto dell'approvazione della relativa Perizia di Spesa, ed ha autorizzato l'Ufficio Appalti, Contratti ed Economato a dar corso alla procedura aperta di appalto ad evidenza pubblica.

Successivamente, considerata la specificità delle attività afferenti all'esecuzione del Piano di caratterizzazione, ed al fine di snellire le procedure di affidamento, si è ritenuto opportuno suddividere le operazioni da porre in essere in due tipologie (lavori e servizi), da affidare a due distinti soggetti, ciascuno in possesso di specifici requisiti di capacità tecnica.

In particolare sono stati considerati "lavori" tutte le attività relative al prelievo di campioni di sedimento marino, mediante l'utilizzo di pontone, vibrocarotiere e benna tipo Van Veen. Sono state, invece, catalogate come "servizi" tutte le attività relative alla conservazione, preparazione ed analisi chimico-fisica di laboratorio, dei campioni di sedimento prelevati.

In virtù di questa suddivisione è stato necessario rimodulare, a parità di spesa totale, il Quadro Economico Generale dell'intervento, approvato con la su richiamata delibera n. 355/2014, scindendolo nelle due aliquote relative ai "lavori" ed ai "servizi". Tale rimodulazione è stata approvata con le delibere n. 159 e n. 160 del 29.04.2015.

Considerata l'entità degli importi derivanti da tale rimodulazione, si è scelto di procedere all'affidamento dei "lavori" geotecnici ricorrendo alla procedura prevista dall'art. 122, comma 7 del D.Lgs. 163/2006, secondo la procedura prevista dall'articolo 57, comma 6 del D.Lgs. 163/2006, con il criterio del prezzo più basso determinato mediante ribasso sull'importo dei lavori posto a base di gara, ex art. 82, comma 2, lett. b), del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

Per l'affidamento dei "servizi" di laboratorio si è, invece, scelto di procedere secondo le modalità sancite dall'art. 124 (Appalti di servizi e forniture sotto soglia), con procedura aperta di appalto ad evidenza pubblica ex art. 55, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., mediante aggiudicazione con criterio del prezzo più basso, determinato mediante ribasso sull'importo posto a base di gara, ex art. 82, comma 2, lett. b) del D.Lgs. 163/2006.

Nella fattispecie, per quanto riguarda la procedura di affidamento dei lavori di natura geotecnica, con nota n. 759 del 22.05.2015 è stata inoltrata la lettera d'invito alle 10 ditte di cui all'elenco approvato con delibera n. 173 del 21.05.2015.

Le ditte invitate dovranno presentare la propria offerta entro il 15.06.2015 e la seduta di gara per l'aggiudicazione provvisoria avverrà il 16.06.2015.

Per quanto attiene, invece, la procedura di gara per l'affidamento dei servizi di laboratorio, il relativo bando di gara è stato pubblicato sulla GURI n. 57 del 18.05.2015. Entro il giorno 4.06.2015, termine stabilito dal bando di gara, sono pervenute n. 10 offerte. La seduta di gara per l'aggiudicazione provvisoria è iniziata in data 5.06.2015 con l'apertura delle buste contenenti la documentazione tecnico amministrativa inviata dalle ditte partecipanti. Per tre di esse è stato necessario dare corso alla procedura di "Soccorso Istruttorio" e pertanto la gara è stata sospesa per consentire a tali ditte di produrre la documentazione integrativa richiesta.

Considerati i tempi previsti dalla normativa per tale procedura e quelli necessari all'esame della documentazione integrativa da parte della Commissione di gara, è preventivabile che la seduta per l'apertura delle buste contenenti l'Offerta economica non potrà svolgersi prima del 22.06.2015.

L'acquisizione dei risultati derivanti dalla realizzazione del "Piano Integrativo di Caratterizzazione dei fondali portuali" e della "Prova di permeabilità sulla formazione di tufo giallo napoletano" risulta propedeutica alla redazione del Progetto Esecutivo dei lavori e, quindi, alla pubblicazione del bando di gara.

6. GESTIONE DEL DEMANIO

6.1 Notizie di carattere generale.

La giurisdizione dell'Autorità Portuale di Napoli, individuata con D.M. 6 aprile 1994, è compresa tra la località La Pietra e la località Pietrarsa; con successivo D.M. 18 settembre 2006, la giurisdizione di competenza è stata estesa al porto di Castellammare di Stabia. Si sono verificate nel tempo successioni funzionali con il Consorzio Autonomo del Porto di Napoli, con il Comune di Napoli, per i tratti costieri, e con la Regione Campania per il porto di Castellammare di Stabia.

Per quanto riguarda le concessioni demaniali rilasciate ai sensi dell'art. 36 C.N. , laddove esse siano state rilasciate per finalità turistico ricreative, si è proceduto alla proroga ai sensi della Legge 26 febbraio 2010, n. 25. Sono stati altresì rilasciati n. n.69 titoli concessori, si cui 65 licenze e 4 atti pluriennali, con un dato complessivo di 211 concessioni vigenti nel 2014.

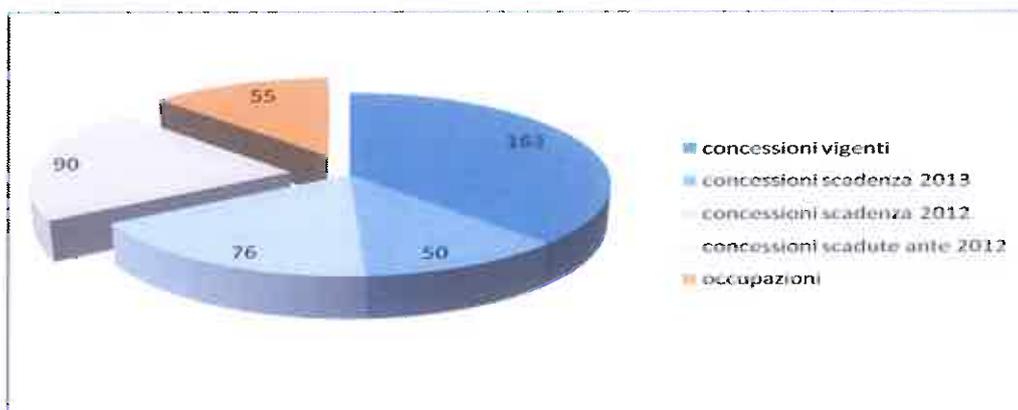
L'anno 2014 è stato caratterizzato da un'intensa analisi e dal riordino della situazione amministrativa relativa al demanio marittimo del porto di Napoli e Castellammare di Stabia, partendo da una prima analisi delle posizioni c. d. "critiche", di cui è stato informato il anche Comitato Portuale nella sua seduta di marzo 2014. In tale analisi era fotografata la seguente situazione:

REPORT MARZO 2014

SITUAZIONE CONCESSIONI	
concessioni vigenti	163
concessioni scadenza 2013	50
concessioni scadenza 2012	76
concessioni scadute ante 2012	90
occupazioni	55

Totale posizioni

434

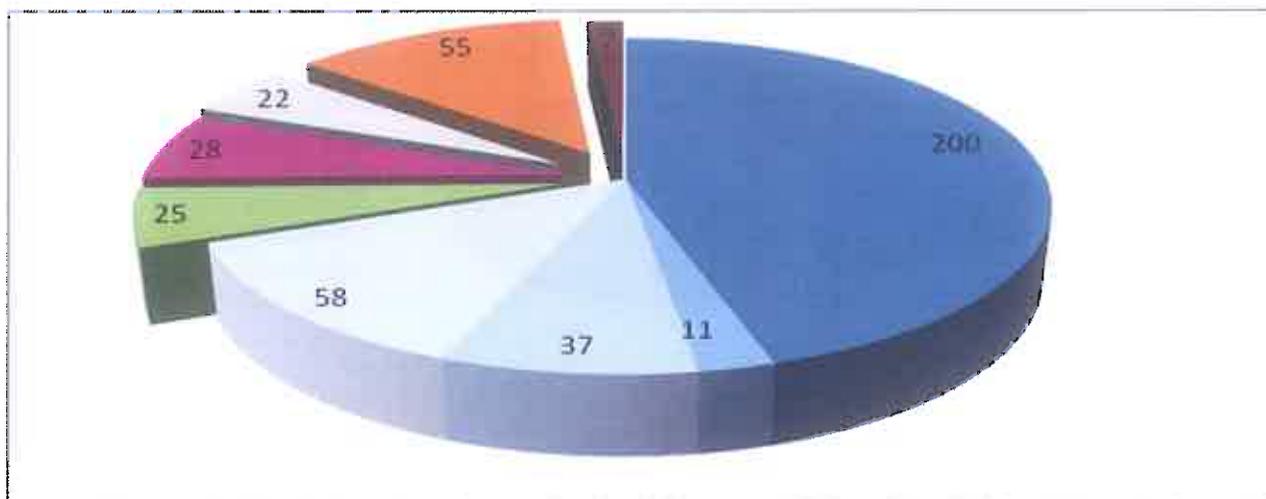


Gli *highlights* estratti, hanno avviato un'attività straordinaria di controllo del corretto utilizzo del demanio marittimo in collaborazione con la Capitaneria di Porto, attività dei cui esiti è stata informata anche la Procura della Repubblica circa i rilevi penali del caso (occupazioni abusive). Tale analisi dei dati ha fornito la base di partenza per una più sistematica riorganizzazione delle attività di regolarizzazione e/o sanzione.

Alla fine del 2014, si evidenzia, una situazione di diverso tenore:

REPORT CONCESSIONI VIGENTI ANNO 2014

SITUAZIONE CONCESSIONI	
concessioni vigenti	200
concessioni scadute nel corso del 2014	11
concessioni scadenza 2013	37
concessioni scadenza 2012	58
MANCATI RINNOVI DERIV. DA PROBLEMATICHE OGGETTIVE DI PROSSIMA RISOLUZIONE (PRP PETROLI RISOLTO CON PARERE MIT)	25
MANCATI RINNOVI DI PROSSIMA RISOLUZIONE MEDIANTE RILASCIO TITOLO	28
MANCATI RINNOVI DERIV. DA PROBLEMATICHE OGGETTIVE (PRP - VIABILITA' - WATERFRONT - BONIFICA - SEQUESTRO)	22
MANCATI RINNOVI DERIV. DA CAUSE IMPUTABILI AL CONCESSIONARIO (DEBITO - INOTTEMPERANZA ADEMPIM.- TARDIVA PRES.)	55
POSIZIONI IMPUTABILI A MERO DEFICIT AMMINISTRATIVO	7



Il metodo seguito per la classificazione delle posizioni di non vigenza mira ad accorpate in categorie i vari casi di occupazioni demaniali marittime che, per genere, stato della pratica, situazione pagamenti, ecc, possono essere considerate omogenee. Entrando più nel dettaglio report, in esso vengono indicate 6 categorie come di seguito riportate: **VERDE) MANCATI RINNOVI DERIV. DA PROBLEMATICHE OGGETTIVE DI PROSSIMA RISOLUZIONE (PRP PETROLI RISOLTO CON PARERE MIT)** si sono indicate in questo gruppo le concessioni demaniali relative ai depositi costieri, oggi in corso di rilascio; **FUXIA) MANCATI RINNOVI DI PROSSIMA RISOLUZIONE MEDIANTE RILASCIO TITOLO** - si sono indicati in questo gruppo altri titoli concessori in corso di rilascio, per i quali sono in via di risoluzione problematiche connesse al completamento dell'iter istruttorio; **GRIGIO) MANCATO RILASCIO/RINNOVO DERIVANTE DA PROBLEMATICHE OGGETTIVE (PRP - VIABILITA' - WATERFRONT - BONIFICA - SEQUESTRO)** - gruppo in cui sono ricomprese fattispecie non ancora risolte a causa di problematiche oggettive esterne, connesse all'attuazione e della Nuova Viabilità Portuale, della progettazione del Waterfront, o della Bonifica del SIN Coroglio Bagnoli ; in tali categorie rientrano inoltre alcune occupazioni demaniali che, fino al 2013 si è ritenuto non fossero compatibili con l'allora redigendo Piano Regolatore Portuale; **ARANCIO) MANCATO RILASCIO/RINNOVO DERIVANTE DA CAUSE IMPUTABILI AL CONCESSIONARIO (DEBITO - INOTTEMPERANZA ADEMPIMENTI - TARDIVA PRESENTAZIONE)** - in questo gruppo si ricomprendono i procedimenti amministrativi non si è provveduto al rilascio del titolo per cause dipendenti dal concessionario, che ha mancato di produrre o ha prodotto in ritardo gli atti necessari all'istruttoria o ancora ha mancato di corrispondere i canoni dovuti; **BROWN) POSIZIONI IMPUTABILI A MERO DEFICIT AMMINISTRATIVO** - si sono indicate in questo gruppo le problematiche di non immediata risoluzione, che necessitano la rivisitazione di fascicoli datati ed un elevato numero di ore/uomo.

Azione amministrativa derivante dall'analisi dei dati: sono state predisposte azioni d'intervento diverse secondo la tipizzazione delle fattispecie

serie dati ARANCIO): avvio del procedimento volto all'emanazione di ingiunzione di sgombero e relativo calcolo degli indennizzi (vedi dettaglio risultati attività ingiuntiva);

serie dati GRIGIO): redazione promemoria specifico con ipotesi di risoluzione;

serie dati VERDE) FUXIA) e BROWN): emanazione atti secondo provvedimenti di assegnazione processi, in particolare per la serie dati 6) lo scrivente ha provveduto ad una

ridistribuzione dei carichi di lavoro mediante atti di assegnazione, assegnando la cura di tali posizioni a risorse che non fossero già impegnate in attività sanzionatorie;

atti in scadenza 2012 - 2013: prosecuzione emanazione atti concessori di rinnovo - monitoraggio avvenuta ricezione e pubblicazione istanze di rinnovo entro i termini - monitoraggio riscossione canoni e conclusione procedimenti pendenti, il tutto secondo provvedimenti di assegnazione processi;

atti in scadenza al 31/12/2014: monitoraggio ricezione istanza di rinnovo entro i termini prescritti, secondo provvedimenti di assegnazione processi.

Altro importante ramo di riorganizzazione delle attività svolte dagli uffici ha riguardato l'attività di Recupero del Credito. Questo ramo di attività, già avviato con la Disposizione di Servizio interna n. 2/2011, si struttura e con l'Ordine di Servizio n. 3 del 15/03/2012 in cui è stabilito vengano curate ed istruite tutte le istanze di rateizzo di posizioni debitorie pregresse avanzate da concessionari che, per motivazioni diverse, quasi tutte connesse alla comprovata crisi economica, che sta ormai da qualche tempo interessando il settore, non riescono ad adempiere alle proprie obbligazioni nei tempi previsti. L'esistenza di posizioni debitorie pregresse in capo ad alcuni concessionari deriva, altresì, da istanze avanzate nel tempo da quest'ultimi di rideterminazione e rivisitazione di canoni. L'istaurato collegamento dell'azione dell'area amministrativo contabile con quella dell'area istituzionale nonché il modello di collaborazione costante e fattiva e scambio di continue informazioni tra il personale delle suddette aree, attuato dalla fine del 2012, si rivela efficace ed efficiente soprattutto nella direzione dell'avvio della risoluzione definitiva di problematiche annose e complesse, generando maggiori e più celeri introiti a beneficio dell'A.P.

Per il dettaglio in termini di cifre dell'attività di recupero del credito svolta nell'arco del 2012, si rimanda al paragrafo 6.2 "Analisi degli introiti per canoni".

6.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi ed azioni di recupero per morosità.

Riscossione dei canoni concessori e delle tasse di ormeggio.

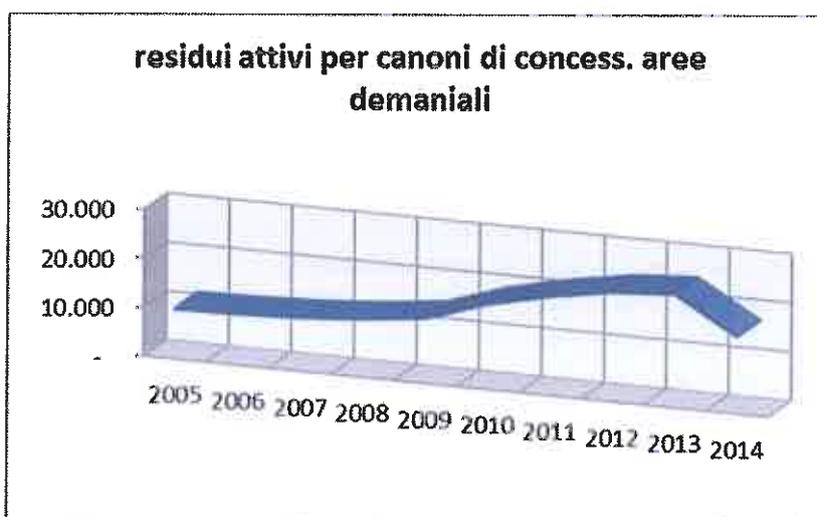
In proposito, si premette che, com'è noto, il vigente "Regolamento per l'accertamento e la riscossione delle entrate ordinarie dell'Autorità Portuale" approvato con Delibera Presidenziale n.26/2006, stabilisce (art. 6 comma 1) che i Responsabili di Aree ed Uffici dell'Ente provvedano direttamente a porre in atto quanto necessario ai fini dell'accertamento e della puntuale riscossione delle entrate. In questa direzione, l'attività dell'Ufficio demanio collega il monitoraggio delle entrate alla gestione del procedimento amministrativo volto al rilascio delle concessioni, tenendo conto dell'esistenza di un'eventuale situazione debitoria nell'andamento e nell'esito dello stesso, oltre a sollecitare ulteriormente, nei termini di legge, i concessionari ai versamenti dovuti.

Nel dettaglio, la serie storica relativa all'andamento dei **canoni demaniali** nelle sue due principali componenti (residui attivi cioè crediti a chiusura di bilancio e incassi dell'anno) mostra il seguente andamento negli anni:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
residui attivi per canoni di concess. aree demaniali	10.265	10.510	10.983	11.943	13.365	17.486	20.302	22.390	23.188	15.765
tasso di incremento annuo		2%	5%	9%	12%	31%	16%	10%	4%	-32%

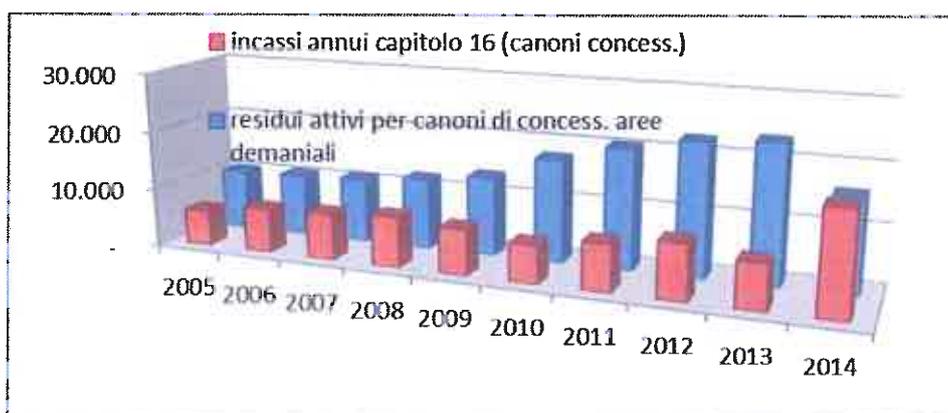
incassi annui capitolo 16 (canoni concess.)	6.106	7.526	7.850	8.532	7.762	6.442	7.972	9.390	7.671	17.148
tasso di variazione annua		23%	4%	9%	-9%	-17%	24%	18%	-18%	124%

Come è facile osservare, e come già anticipato, si registra una tendenza all'incremento del credito complessivamente vantato nei confronti dei concessionari con particolare evidenza nel periodo 2009/2013 con una netta inversione di tendenza nel 2014 come confermato anche dal grafico che segue:



Gli incassi annui, invece, si sono storicamente consolidati in un intorno di circa otto milioni di euro in media annua con un deciso balzo in avanti nel 2014.

Il rapporto fra tendenziale crediti a fine anno e tendenziale incassi annui è immediatamente percepibile dal grafico che segue:



La gestione dei beni demaniali marittimi ha determinato, per l'anno 2014, imposizione per canoni pari a €11.388.362,91

Nell'anno 2014 sono stati introitati canoni demaniali per € 9.381.292,73 (vedasi tabella di dettaglio).

		Fatturato	Incassato	Non riscosso
Capitolo I12214b	Occupazione temporanea aree demaniali	€ 79.303,77	€ 69.879,89	€ 9.423,88
Capitolo	Canoni concessioni demaniali	€	€ 4.061.595,92	€ 1.139.106,37

II2316a	per contratto	5.200.702,29		
Capitolo II2316b	Canoni concessioni demaniali per licenza	€ 4.056.930,86	€ 3.712.395,68	€ 344.535,18
Capitolo II2316c	Canoni concessioni dem.li porto Cast.re di Stabia	€ 368.498,47	€ 342.838,32	€ 25.660,15
Capitolo II2316d	Canoni concessioni impianti petroliferi	€ 826.944,38	€ 826.534,71	€ 409,67
Capitolo II2316e	Indennizzi occupazioni senza titolo	€ 43.218,96	€ 3.163,24	€ 40.055,72
Capitolo II2420e	Spese di istruttoria	€ 34.052,50	€ 27.760,24	€ 6.292,26

		Fatturato	Incassato	Non riscosso
Capitolo II2110a	Autorizzazioni lavoro in porto art. 68 C.N.	€ 204.811,43	€ 160.506,73	€ 44.304,70

		Fatturato	Incassato	Non riscosso
Capitolo II2109a	Autorizzazioni operazioni portuali art. 16 L.84/94	€ 573.900,25	€ 176.618,00	€ 397.282,25

In applicazione dell'art. 13/bis della Legge 24 febbraio 2012 n. 14 di conversione, con modificazioni, del D.L. 29 dicembre 2011 n. 216, le concessioni demaniali marittime anche ad uso diverso da quello turistico-ricreativo, sono state rilasciate, prorogate o rinnovate fino a tutto il 2012.

Le concessioni per finalità turistico ricreative comunque insistenti in ambito portuale, verranno prorogate, in applicazione dell'art. 1, comma 547, legge 228/2012, fino al 31/12/2020. Tale norma è stata recepita in una disposizione di servizio ai fini applicativi della stessa.

In applicazione dell'art. 1 comma 18, del D.L. 30/12/2009 n. 194, convertito, con modificazioni dalla Legge 26 febbraio 2010 n. 25, si è provveduto alla proroga delle concessioni demaniali marittime con finalità turistico ricreativo sino al 31/12/2015.

Inoltre, recependo le previsioni del Decreto Legge 18/10/2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17/12/2012 n. 221, le concessioni demaniali marittime in ambito costiero saranno prorogate al 31/12/2020.

Sono stati regolarmente fatturati per l'anno 2014 i canoni demaniali, maggiorati del previsto indice Istat comunicato dal competente Ministero Infrastrutture e Trasporti ai sensi della Legge 494/93 (-0,50 %).

Per quanto riguarda i canoni d'impresa ex art. 16 L 84/94 si è provveduto, per le diciassette società autorizzate ex art. 16, all'emissione di fatture per € 573.900,25

Situazione piani di rateizzo.

Nell'ambito di tale attività si segnala che nell'ultimo periodo si sta facendo ricorso a piani di rientro delle esposizioni debitorie maggiori cercando di venire incontro alle istanze degli operatori che, in questa fase di crisi acuta, lamentano scarsità di liquidità per fare fronte alle obbligazioni.

I piani di rientro attualmente in essere sono 16 per un capitale originario di euro 11,1 milioni. Il capitale rateizzato attualmente ancora dovuto ammonta a euro 6,4 milioni circa

su circa euro 22 milioni di crediti correnti che significa che circa il 29% del credito complessivo corrente è stato sottoposto a differimento temporale.

Si segnala anche che, nonostante i benefici concessi, alcuni concessionari **non sono in grado di onorare gli impegni** per cui, ad oggi, risultano scadute e non pagate rate accordate per euro 267 mila circa.

Per i dettagli si veda il prospetto che segue relativo alla situazione al 31/12/14:

concessionario	debito rateizzato	residuo debito rateizz.	inizio rateizzo	n. rate previste	rate scadute	rate pagate	rate in ritardo x Euro	
CANTIERI NAVALI MEGARIDE	168.008,06	56.002,72	01/11/2012	24,00	24,00	16,00	8,00	56.002,72
CARRINO G. SNC	33.392,52	20.406,48	01/09/2013	36,00	16,00	15,00	1,00	927,57
CIRCOLO RARI NANTES	73.665,94	47.064,30	01/11/2013	36,00	13,00	13,00	-	-
Conateco	5.032.543,99	2.841.705,45	01/07/2011	84,00	41,00	40,00	1,00	63.149,01
ELISHIP SRL	44.819,84	13.072,51	01/11/2012	24,00	24,00	17,00	7,00	13.072,43
Filt cgil	58.810,80	18.623,42	01/07/2011	60,00	41,00	41,00	-	-
LA ROCCA CARMEN	24.939,04	3.117,31	01/02/2013	24,00	23,00	22,00	1,00	1.039,13
MARINTECNICA	212.515,80	109.799,83	01/07/2012	60,00	30,00	30,00	-	-
NAVAL SERVICE/NAVAL TECNICS	72.946,88	56.358,88	01/06/2011	36,00	36,00	8,00	28,00	58.058,00
Nuova Orlen	26.199,79	8.755,11	01/02/2012	3,00	3,00	2,00	1,00	8.755,11
ONTANO srl	41.456,48	23.031,36	01/07/2013	36,00	18,00	17,00	1,00	1.151,57
Samar la scialuppa	28.640,37	8.266,00	01/08/2012	36,00	29,00	27,00	2,00	1.653,20
Soteco	1.571.003,78	349.106,42	01/01/2011	60,00	48,00	48,00	-	-
T.M.S.	60.978,02	52.847,60	01/02/2013	30,00	22,00	4,00	18,00	36.586,80
Terminal napoli	3.649.629,46	2.785.498,48	01/01/2012	120,00	36,00	36,00	-	-
Trasporti Marittimi Luise	26.364,84	26.364,84	01/01/2011	12,00	12,00	-	12,00	26.364,84
								266.760,38

La somma incassata per i rateizzi nel 2014 è pari ad € 1.475.990,85.

Si riportano di seguito le posizioni patologiche i cui piani di rateizzi sono da ritenersi risolte con le relative attività avviate dall'ufficio competente:

- T.M.S. s.r.l. in liquidazione, già T.M.S. s.r.l.** (attività di officina meccanica - località Calata Villa del Popolo): avvio procedimento di decadenza dalla concessione n. 308 del 27.02.2012; **concessione scaduta il 31.12.2012**; delibera di rateizzo n. 42 del 30.01.2013 in 30 rate mensili per un debito pregresso di € 60.978,02; scrittura privata di riconoscimento del debito del 01.02.2013; ha pagato solo 4 rate del piano di rateizzo; fideiussione per piano di rateizzo rilasciata da Confidi Centrale n. CE77/13/01/0619; rate previste 30, rate pagate 4, rate in ritardo 19; nota A.P. n. 0078 del 24.01.2014 di richiesta pagamento rate scadute invita per conoscenza alla Confidi Centrale; nota A.P. n. 220 del 19.02.2014 di prosecuzione provvedimento di decadenza della concessione, risoluzione del piano di rientro; nota pec A.P. n. 412 del 24.04.2014 inviata alla Confidi Centrale di formale escussione della fideiussione; nota pec A.P. n. 1004 del 20.06.2014 inviata alla Confidi Centrale in prosecuzione della nota pec n. 412; nota A.P. n. 417 del 16.10.2014 inviata all'ufficio legale dell'A.P. di trasmissione di tutta la documentazione relativa alla questione escussione polizza al fine di porre in essere ogni azione ritenuta utile al soddisfacimento delle ragioni di credito dell'A.P.
- NAVAL TECNICS s.r.l. già NAVAL SERVICE S.r.l.** (attività di riparazioni navali - località Molo Carmine): delibera di rateizzo del debito pregresso n. 295 del 19.05.2011 a favore della Naval Service s.r.l. in 36 rate mensili per la somma di €

74.646,07, non assistita da garanzia fideiussoria né scrittura privata di riconoscimento del debito; rate previste 36, rate pagate 8, rate scadute 28; concessione Rep. n. 6254 del 31.05.2011 rilasciata alla Naval Service s.r.l. con decorrenza 01.01.2010 al 31.12.2013; polizza fideiussoria a garanzia dei canoni concessori rilasciata da Assitalia; licenza di subingresso n. 6605 del 14.10.2011 a favore della Naval Tecnics s.r.l. con validità 31.12.2013; **concessione scaduta il 31.12.2013**; nota A.P. n. 778 del 26.04.2012 di sollecito di rate impagate e richiesta di produzione di garanzia fideiussoria per il piano di rientro deliberato; nota A.P. n. 96 del 24.01.2013 di risoluzione del piano di rientro; nota n. 226 del 04.03.2013 di avvio del procedimento di decadenza dalla concessione; nota A.P. n. 158 dell'11.02.2014 di prosecuzione procedimento di decadenza dalla concessione; nota pec n. 42 del 20 marzo 2015 di chiusura del procedimento ai sensi dell'art. 2 della Legge 241/90 e s.m.i.. L'Ufficio sta predisponendo lettera di escussione della polizza fideiussoria rilasciata da Assitalia a garanzia di canoni concessori di cui all'atto Rep. n. 6254 in favore della Naval Service s.r.l., società tutt'ora in vita.

- **TRASPORTI MARITTIMI LUISE:** (attività di trasporti marittimi - località Molo Cesareo Console); concessione quadriennale scaduta il 31.12.2009; delibera di rateizzo n. 679 del 23.12.2010 in 12 rate mensili per il pagamento del debito pregresso di € 26.364,84; la società non ha mai ottemperato al piano di rientro; rate previste 12, rate pagate 0, rate scadute 12; atto endoprocedimentale n. 1579 del 12.10.2012 di avviso di avvio di procedimento di decadenza dalla concessione; nota A.P. n. 97 del 24.01.2013 di risoluzione del piano di rateizzo; ingiunzione di sgombero n. 07 del 13.11.2013; verbale di sgombero del 22.01.2014; nota pec n. 1108 del 09.07.2014 di rigetto delle osservazioni mosse dalla società e trasmissione della scheda indennizzi; nota pec n. 1109 del 09.07.2014 di richiesta della somma di € 46.004,08 imputata quale indennizzi dovuti per abusiva occupazione di beni demaniali marittimi.
- In riferimento a Cantieri Navali Megaride, è stata comunicata la prosecuzione del procedimento di avvio del procedimento di decadenza dalla concessione con nota pec n. 367 del 12.03.2014 per 8 rate del piano di rateizzo non corrisposte.

Recupero crediti

Complessivamente, si riporta di seguito alcuni elementi riguardanti l'attività di recupero dei crediti.

Il consuntivo al 31/12/2014 mostra i seguenti dati sintetici relativi alle entrate proprie in conto esercizio dell'Autorità Portuale di Napoli:

30/12/2014	gestione corrente		gestione residui			totale riscoss./conc.	residui finali
	accertamenti	di cui riscossi	residui iniziali	riscossioni	cancellazioni		
Proventi servizio traffico merci	1.238.666	947.445	1.219.167	327.647	52.855	1.327.947	1.129.886
Proventi servizio traffico passeggeri	1.537.094	943.736	2.911.050	749.053	368.185	2.060.974	2.387.169
Proventi magazzini e spazi	79.304	69.880	80.364	29.844	16.520	116.244	43.424
Proventi diversi	41.676	41.669	1.084	0	50	41.719	1.041

Canoni di concess. aree demaniali	10.427.166	8.116.743	23.188.579	9.032.157	701.457	17.850.356	15.765.389
riscossioni in c/deposito	-	-	-	1.923.602		1.923.602	1.923.602
totali	13.323.905	10.119.473	27.400.244	12.062.303	1.139.066	23.320.842	17.403.307
indice di riscossione corrente	75,95						
indice di riscossione residui			44,02				
indice di riscossione totale crediti						57,27	
indice di incremento dei residui							-36,48

L'indice di riscossione corrente segnala che il 75,95% circa dei crediti maturati nell'esercizio di competenza è stato riscosso. Il resto andrà ad alimentare i residui attivi. Lo stesso indice per l'esercizio 2011 era pari al 43% e per l'esercizio 2012 era pari al 56% e per l'esercizio 2013 era pari al 42,83%: c'è stato, quindi, un netto miglioramento del dato sulla riscossione del corrente.

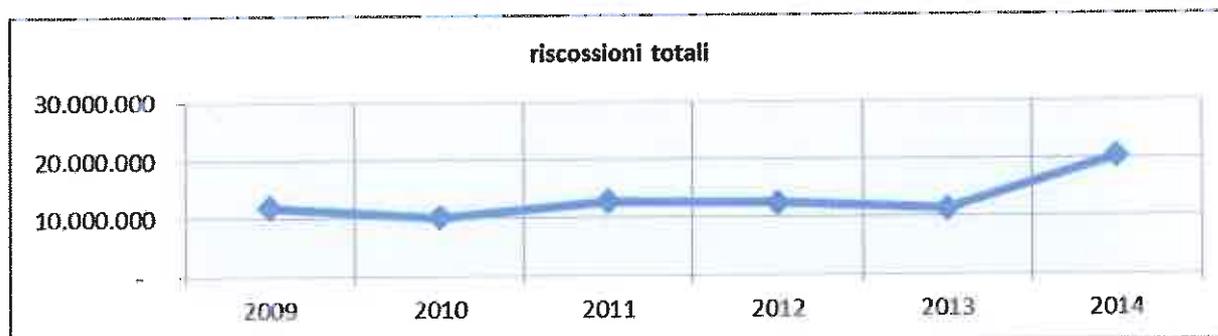
L'indice di riscossione dei residui segnala che il 44,02% del monte crediti degli anni precedenti è stato effettivamente riscosso. Lo stesso indice per l'esercizio 2011 era pari al 16% e per l'esercizio 2012 era pari al 17% e per l'esercizio 2013 era pari al 16,22%: c'è stato, quindi, un netto miglioramento in termini di riscossione del credito più anziano.

L'indice di riscossione totale indica che il 57,27% dei crediti, indipendentemente dall'anno di formazione, è stato effettivamente riscosso. Lo stesso indice per l'esercizio 2011 era pari al 27% e per l'esercizio 2012 era pari al 31% e per l'esercizio 2013 era pari al 37,20%: c'è stato, quindi, il riallineamento del dato sulla riscossione del corrente al tendenziale.

L'indice di incremento dei residui indica che il monte crediti di fine esercizio diminuisce del 36,48%. Lo stesso indice per l'esercizio 2011 mostrava un incremento 16% e per l'esercizio 2012 mostrava un incremento del 7% e per l'esercizio 2013 un incremento del 4,18%: la progressione del credito, quindi, risulta sostanzialmente in miglioramento.

Nel complesso l'andamento storico degli incassi (c/esercizio + c/residui) mostra un andamento costante (ad eccezione dell'anno in corso per i motivi sopra descritti) come si può desumere dalla tabella e dal grafico che seguono:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
11 Proventi servizio traffico merci	2.386.823	1.999.212	2.695.388	1.589.817	1.490.859	1.275.092
12 Proventi servizio traffico passeggeri	1.478.332	1.466.758	1.933.159	1.306.574	2.012.859	1.692.789
13 Proventi servizio traffico carri ferroviari	-	-	-	-	-	-
14 Proventi magazzini e spazi	184.931	149.830	108.980	110.422	112.825	99.724
15 Proventi diversi	92.373	47.983	55.202	51.490	42.865	41.670
16 Canoni di concess. aree demaniali	7.762.912	6.442.194	7.972.002	9.390.140	7.671.151	17.148.900
riscossioni totali	11.905.371	10.105.977	12.764.731	12.448.444	11.330.559	20.258.174



Follow up dei dati evidenziati nella relazione al bilancio al 31/12/13.

La composizione dei residui attivi derivanti da entrate proprie dell'ente al 31/12/2013 in comparazione con i saldi al 30/12/2014 è la seguente in milioni di euro:

cap	descrizione	31/12/2013 importo m/€	30/12/2014 importo m/€	var%
9	Proventi autorizzaz.operaz. port.art.16, L.84/94	1,80	1,88	4%
10	Proventi autorizzaz. attività in porto art.68 Codice Nav.	0,10	0,94	840%
11	Proventi servizio traffico merci	1,20	1,12	-7%
12	Proventi servizio traffico passeggeri	2,90	2,38	-18%
13	Proventi servizio traffico carri ferroviari	-	-	0%
14	Proventi magazzini e spazi	0,10	0,52	420%
15	Proventi diversi	-	-	0%
16	Canoni di concess. aree demaniali banchine ambito port.	23,20	15,76	-32%
17	Canoni di affitto di beni patrimoniali dell'Autorità Portuale	-	-	0%
	totale residui attivi	29,30	22,60	-23%
	numero clienti	672,00	692,00	

Tale saldo è concentrato nei seguenti debitori principali al 31/12/2013, in milioni di euro, in comparazione con i saldi al 27/11/2014:

descrizione	31/12/2013 importo m/€	30/12/2014 importo m/€	var%
co.na.te.co. s.p.a.	7,8	6,0	-23%
terminal napoli s.p.a.	5,4	3,0	-44%
soteco s.r.l.	1,8	1,2	-33%
snov spa	1,2	0,5	-58%
all'auro s.p.a.	0,9		-67%

		0,3	
medmar navi s.p.a.	0,6	0,5	-17%
porto fiorito spa	0,5	0,5	0%
lauro it	0,4	0,4	0%
de luca e c. s.r.l. impresa marittima	0,4	0,4	0%
totale principali debitori	19,1	12,8	-33%
totale residui attivi entrate proprie	29,3	22,6	
percentuale sul totale residui attivi entrate proprie	64,9	56,6	
numero dei principali debitori	9	9	
numero totale debitori	672	692	
percentuale sul totale residui attivi entrate proprie	1,34	1,30	

Dalle tabelle che precedono è facile desumere che il 65% circa dei crediti al 31/12/2013 è concentrato nell'1% dei debitori dell'ente. Tale rapporto migliora nel corso del 2014 dove l'1% dei debitori dell'ente è debitore del 57% del saldo totale: questo dato è immediatamente asseverabile attraverso la lettura della colonna variazioni in corrispondenza dei principali debitori che nel corso del 2014 hanno diminuito il proprio debito complessivo in percentuale significativa (in media fino al 33%).

Alcune di queste posizioni debitorie, come si avrà modo di leggere nel paragrafo successivo, sono state parzialmente rateizzate.

Questa circostanza trova conferma nello specifico riferimento al capitolo 16 canoni di concessione demaniali (principale fonte di entrata dell'Autorità Portuale di Napoli) la cui composizione al 31/12/2013 (principali debitori), in comparazione con i saldi al 30/12/14, (saldi in m/€) è la seguente:

debitore	31/12/2013	30/12/2014	var%
	importo	importo	
co.na.te.co. s.p.a.	6,9	5,7	-17%
terminal napoli s.p.a.	5,4	3,0	-44%
sateco s.r.l.	1,5	1,1	-27%
medmar navi s.p.a.	0,2	0,2	0%
porto fiorito spa	0,5	0,5	0%
c.u.l.p. napoli	0,2	0,4	100%
totale dei principali debitori per canoni di concessione	15,0	10,9	-27%
numero principali debitori	6,0	6,0	
saldo totale capitolo 16	23,2	15,8	-32%

numero debitori totale	334,0	334,0	0%
% saldo principali debitori sul totale	64,0	69,2	
% numero principali debitori sul totale	2%	2%	

Come si può osservare, vengono sostanzialmente confermati i dati relativi ai saldi generali dove il 2% circa del numero totale dei "clienti" è esposto per il 64% del saldo totale dei crediti vantati per canoni di concessione al 31/12/2013; tale dato peggiora passando al 69% al 31/12/2014.

Come già sopra evidenziato, la procedura interna prevede l'emissione continua di solleciti contabili tesi all'interruzione della prescrizione e, pertanto, alla salvaguardia delle ragioni di credito.

In particolare, l'attività di sollecito amministrativo rappresenta una attività sempre più massiva come si può verificare dalla tabella che segue:

	numero
solleciti anno 2006	204
solleciti anno 2007	237
solleciti anno 2008	297
solleciti anno 2009	311
solleciti anno 2010	337
solleciti anno 2011	356
solleciti anno 2012	371
solleciti anno 2013	178
solleciti anno 2014	362

Questa attività ha contribuito, però, al recupero di somme relative ai residui attivi con l'aggiunta di interessi di mora che, a tutto il 31/12/2014, hanno raggiunto l'importo di euro 1,076 mila circa: si precisa che tale cifra è alimentata anche dalle fatture per mora su diritti di approdo e security emesse nei confronti delle compagnie di navigazione per poter procedere al recupero giudiziale delle stesse.

6.3 Attività di controllo sul demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari ed attività intrapresa per la normalizzazione

Si riporta, inoltre, in dettaglio l'attività sanzionatoria svolta nel periodo marzo - dicembre 2014:

- **Fondazione Teatro San Carlo** - avvio procedimento finalizzato allo sgombero - termine 10 gg per osservazioni - prot. AP 1736 02/12/14;
- **Medmar Navi spa** - procedimento ingiuntivo avviato con nota 657 del 16/04/14 - richiesti indennizzi con nota 1386 del 18/09/14 con termine 10 gg. - fatturazione indennizzi in corso

- **Soc. Coop Nuova Marina** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1618 14/11/2014 - termine 10gg - pervenute osservazioni - valutazione osservazioni in corso;
- **Soc. Coop. Unione Esercenti Pesca** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1617 14/11/2014 - termine 10gg - pervenute osservazioni - valutazione osservazioni in corso;
- **Presutto Rosaria** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1719 27/11/14 termine 10 gg per osservazioni;
- **Sa. Co. Gen. Srl** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1713 27/11/14 termine 10 gg per osservazioni;
- **Condominio via Ferdinando Russo, 19** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1711 27/11/14 termine 10 gg per osservazioni;
- **Condominio discesa San Pietro Ai Due Frati** avvio procedimento ingiuntivo con nota 1716 27/11/14 termine 10 gg per osservazioni;
- **Comune di Napoli (n. 6 posizioni)** avvio procedimento ingiuntivo con note 1728 - 1729 - 1730 - 1731 - 1732 - 1733 del 01/12/2014 termine 10 gg per osservazioni;
- **Cammarota Gabriele** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1734 02/12/14 termine 10 gg per osservazioni;
- **Caremar SpA - posizione Molo Beverello** avvio procedimento ingiuntivo con nota 1735 02/12/14 termine 10 gg per osservazioni;
- **Caremar SpA - posizione ex Ala Littorio** avvio procedimento ingiuntivo con nota 1712 27/11/14 termine 10 gg per osservazioni;
- **Nuova Orlen spa** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1350 dell'11/09/2014 termine 10 gg per osservazioni - irreperibile - verifiche in corso circa l'esistenza della compagine;
- **Astamar Zattere** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1355 dell'11/09/2014 termine 10 gg per osservazioni - invio richiesta indennizzi in corso;
- **L'Informatore Navale di Napoli** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1353 del 01/07/2014 termine 10 gg per osservazioni - fatturazione indennizzi in corso;
- **Azienda Napoletana Mobilità** avvio procedimento ingiuntivo con nota 1396 del 18/09/2014 termine 10 gg per osservazioni - fatturazione indennizzi in corso;
- **Gefim srl** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1455 del 02/10/2014 termine 10 gg per osservazioni - fatturazione indennizzi in corso;
- **General Shipchandler Hermes srl** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1488 del 10/10/2014 termine 10 gg per osservazioni - fatturazione indennizzi in corso;
- **De Cristofaro Salvatore** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 0659 del 16/04/2014 termine 10 gg per osservazioni - pervenuta istanza di rateizzo del debito - la ditta ha ottemperato ai pagamenti - valutazioni i corso circa il rilascio del titolo o la prosecuzione del procedimento di ingiunzione;

- **M.I.R.A.N.D.A srl** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1360 del 12/09/2014 termine 10 gg per osservazioni - fatturazione indennizzi in corso;
- **Migliaccio Vincenzo** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1418 del 25/09/2014 termine 10 gg per osservazioni - fatturazione indennizzi in corso;
- **Il Porto dei Sapori di Biagio e Giovanni Ugon** - emessa ingiunzione di sgombero n. 03/2014 - fatturazione indennizzi in corso ;
- **Gran Caffè di Acampora Giovanni** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1359 del 12/09/14 termine 10 gg per osservazioni - fatturazione indennizzi in corso;
- **So.Gel. srl** - avvio procedimento ingiuntivo con nota 1354 del 11/09/2014 termine 10 gg per osservazioni - fatturazione indennizzi in corso;
- **La Rocca Car. Men.** avvio procedimento ingiuntivo con nota alla firma - termine 10 gg per osservazioni;
- **Officine Navali F.Ili Solla** avvio procedimento ingiuntivo con nota alla firma - termine 10 gg per osservazioni;
- **Montil di Montillo Donato** - valutazione pratica in corso in ordine alla regolarizzazione amministrativa
- **CNR IAMC** - valutazione pratica in corso in ordine alla regolarizzazione amministrativa

Dati fatturato per indennizzi anno 2014:

Capitolo I12316e	Indennizzi occupazioni senza titolo	Fatturato € 43.218,96	Incassato € 3.163,24	Non riscosso € 40.055,72
------------------	--	--------------------------	-------------------------	-----------------------------

6.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione distinti per usi.

In allegato elenco completo delle concessioni ex art. 36 C.d.n. dei Porti di Napoli e di Castellammare di Stabia divisi per funzioni.

7. TASSE PORTUALI

7.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale ed altre tasse addizionali

Nel porto di Napoli vengono applicati i diritti di approdo e di security le cui origini sono differenti. I primi sono dovuti per la fruizione delle sole banchine pubbliche, quelli di security vengono applicati a tutte le banchine di ormeggio e sono dovuti per la fruizione delle misure di security previste nel piano di Sicurezza del porto di Napoli, ai sensi del d.lgs. 203/2007.

Diritti di approdo

I Diritti di approdo sono stati istituiti con decreto dell'Autorità Portuale di Napoli n.81/2002 e, successivamente, con decreto n.101/2006 sono stati addizionati (con il loro

importo originario) ai diritti di security in occasione della istituzione di questi ultimi. Sostanzialmente il decreto 101/2006 riassume gli importi dovuti sia per i diritti di approdo che per quelli di security per i soli accosti alle banchine pubbliche (non date in concessione ad alcun terminalista) nell'ambito del porto di Napoli. Per le banchine date in concessione, il terminalista applica le proprie tariffe che introita direttamente. I diritti di approdo si applicano anche sulla stazza della nave oltre che sul "carico" (passeggeri, veicoli, merce).

Diritti di security

I diritti di security, invece, vengono applicati solo sul "carico" delle navi (passeggeri, automezzi, moto, campers, merci, ecc.) sia in attracco alle banchine pubbliche sia a quelle date in concessione. Tali diritti sono disciplinati dal decreto n.38/2010 modificato successivamente dal decreto n. 13/2011 per la sola parte relativa agli importi da applicare alle merci "rinfusa liquide" ed agli "idrocarburi liquidi". All'art. 9 del decreto n.38/2010, infatti, era prevista l'applicazione di €0,50 a tonnellata.

Con le modifiche apportate dal decreto n.13/2011 sono stati previsti importi differenti quali: €0,20 per tons per merci "rinfuse liquide" ed €0,10 per tons per merci "idrocarburi liquidi". Al carico delle navi mercantili, i diritti di security vengono applicati ed introitati dall'Agenzia delle Dogane con la quale è stata sottoscritta apposita convenzione avente ad oggetto le modalità di riscossione dei diritti di security in nome e per conto dell'Autorità Portuale di Napoli.

	DECR. 81/02	DECR. 99/06 s. m. i.	DECR.101/06
	diritti approdo	diritti security	totali
NAVI MERCANTILI:			
merci varie per TSL	0,0222	-	0,0222
in accosto preferenziale TSL	0,0289	-	0,0289
carico mercantile:			
containers imbarco/sbarco tonn.		0,20	
merci rinfusa liquide		0,20	
merci rinfusa solide:			
granaglie/sale/siderurgici grezzi		0,10	
legname/cellulosa/altre merci		0,20	
RIPARAZIONI E/O MANUTENZ.	vedi decr.	-	vedi decr.
SOSTE IN GENERE	0,0129/0,0155	-	-
UNITA' EX ART. 66 C.N. per TSL	1,0000	-	1,0000
Collegamenti isole golfo di Napoli (solo imbarchi)			
PASSEGGERO	0,2582	0,10	0,3582
PASSEGGERO RESIDENTE	0,1033	0,10	0,2033
auto/moto/roulotte	0,4131	0,30	0,7131
autocarro	0,5165	0,30	0,8165
TSL (giornaliero)	0,0124	-	0,0124

CABOTAGGIO (solo imbarchi)			
PASSEGGERO	0,5165	0,50	1,0165
auto/roulotte	1,2900	1,00	2,2900
autocarro/rimorchio	2,0000	1,00	3,0000
moto	0,5165	1,00	1,5165
TSL (giornaliero)	0,0315	-	0,0315
CROCIERE			
PASSEGGERO in imbarco/transito/sbarco	-	0,50	0,50

Dati sul fatturato per diritti relativo all'anno 2014:

	accertato	riscosso
Diritti di approdo	150.237,73	107.297,33
Diritti di Security mezzo Dogana	1.050.643,52	1.050.643,52
Diritti di approdo Movimento Golfo	40.111,65	14.378,72
Diritti di approdo Movimento Cast/S	1.083,53	-
Security Passeggeri e Veicoli	645.014,90	275.121,29
Proventi traffico cabotiero Golfo	316.172,78	126.042,90
Proventi Security Mezzo Concessionaria	575.906,00	575.906,00
	2.779.170,11	2.149.389,76

IL SEGRETARIO GENERALE f.f.
Dr. Emilio SQUILLANTE

Napoli, 09.07.2015

