

Relazione (Sintesi) sulle linee programmatiche per l'AdSP del Mar Tirreno Centrale

1. Introduzione

L'**Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale** (AdSP) ha la governance di tre Porti (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) con caratteristiche infrastrutturali, dimensionali, territoriali e vocazionali molto diverse, ma tutti accomunati da tre elementi:

- sono incastonati nei rispettivi centri storici, con i privilegi ed i vincoli che ne derivano
- sono Porti densamente utilizzati, con margini di ampliamento e riconfigurazione molto ridotti
- sono ubicati in aree a forte attrattività turistica e ad elevata densità abitativa.

Come noto, infatti, ai sensi dell'art. 22, co. 2, del D.Lgs.169/2016, che ha modificato la legge 84/94, è stata istituita l'Adsp del Mar Tirreno Centrale che ricomprende i Porti di Napoli e Castellammare di Stabia (già Autorità Portuale di Napoli) ed il Porto di Salerno (già Autorità Portuale di Salerno). Con successivo D.P.C.M. dell'.01/2017 (G.U. Serie Gen. n. 75 del 30.03.2017) è stata decretata l'autonomia finanziaria e amministrativa dell'Autorità Portuale di Salerno fino al 31.12.2017 e pertanto, a decorrere dal 2018, l'AdSP Tirreno Centrale ha avviato il suo percorso, a regime, per la gestione dei tre Porti.

L'**analisi dei traffici** - per volumi, tipologia ed evoluzione - mette in evidenza un costante sviluppo, del traffico passeggeri, delle merci unitizzate e del Ro-Ro, quest'ultimo affetto da una temporanea contrazione connessa alle ben note condizioni di instabilità della Tirrenia di Navigazione (che a Napoli ha un suo hub storico per i collegamenti per la Sicilia) e dalla soppressione di altri collegamenti per Catania.

L'insieme dei tre Porti ha movimentato **32,8 milioni di tonnellate** nel 2019, pari quasi al 7% del volume nazionale, oltre **1 milione di contenitori** (circa 15% del volume nazionale) e **9,3 milioni di passeggeri** (circa il 10 % del volume nazionale); di questi sul corto raggio si movimenta 6,8 milioni di pax (26,1% volume ITA) e 1,45 milioni di crocieristi (16,7% volume ITA).

Prendendo a riferimento le variazioni di volumi di traffico dell'ultimo triennio (2017-2019) ante Covid, quelle più significative si sono registrate nel **traffico crocieristico (+46,5 %)**, nel **traffico contenitori (+14%)** e nelle **rinfuse liquide (+8%)**, con dati sostanzialmente stabili per gli altri comparti salvo un lieve decremento nel segmento Ro-Ro dovuto alle riduzioni della Tirrenia (Napoli-Palermo) ed alla soppressione delle linee della New TTTLines (Napoli- Catania).

La **pandemia**, nei Porti Campani come nel resto della penisola, ha fatto registrare un crollo totale del traffico crocieristico, una sensibilissima riduzione dei transiti sul medio e corto raggio (-70%) e del traffico Ro-Ro (-60%), mentre hanno resistito le merci unitizzate e le rinfuse solide e liquide.

In generale il traffico commerciale durante la pandemia, nei primi sette mesi dell'anno, sino a luglio 2020, ha presentato un calo del traffico commerciale (espresso in tonnellate) pari al 9,7%

rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. A marzo, primo mese in cui ha cominciato a determinarsi l'effetto del lock down, si è registrata una riduzione del 14,7% in termini di tonnellate trasportate. Ad aprile, mese completamente in lock down, la riduzione del traffico commerciale nei Porti di Napoli e Salerno è stata pari al 28,2% rispetto al corrispondente mese dell'anno precedente, con una punta del **-54,1%** nel segmento di traffico delle rinfuse liquide.

Tuttavia, il fatturato aggregato dei Porti dell'AdSP (in particolare quello di Napoli) ha registrato, anche prima dell'epidemia COVID, una notevole flessione rispetto agli anni precedenti, anche con un sostanziale calo di risorse umane direttamente ed indirettamente impegnate.

Le **proposte** che si formulano nel presente documento prendono le mosse proprio dai dati che sopra sono stati sinteticamente esposti nonché dalle attività già programmate e messe in campo, dall'analisi del *trend* di evoluzione dei traffici e delle attività nel contesto logistico nazionale ed euro-mediterraneo nonché dalle non poche criticità emerse fino ad oggi nelle fasi di attuazione dei diversi programmi di intervento.

Lo stato emergenziale determinato dalla pandemia COVID-19, se per molti aspetti ha enfatizzato le fragilità socio-economiche del nostro Paese, dall'altro sta proponendo provvedimenti e soluzioni (sia finanziarie che legislative, derivanti anche da una radicale modifica dei rapporti tra l'UE e gli Stati Membri), che potrebbero offrire prospettive di sviluppo di grande interesse, rilanciando la competitività dei territori retrostanti.

In tale contesto occorre mettere in campo prioritariamente un'energica azione per velocizzare ogni attività capace di generare quelle pre-condizioni per lo sviluppo sostenibile dei territori.

La Campania, che gode di un importante sistema portuale che intercetta le reti TEN.T, in posizione di grande vantaggio nel Mediterraneo, potrà a breve anche avvalersi dei vantaggi delle ZES che, a loro volta, dovranno poter contare su un efficiente sistema di infrastrutture logistiche.

Il programma che si propone fonda sull'esigenza di efficientare le infrastrutture esistenti, velocizzare tutti i processi di esecuzione, aggiornare e, se necessario, riconfigurare gli investimenti programmati in una logica di *project review* ed, infine, incentivare traffici ed investimenti con risorse private.

Il tabulato che segue riporta una **sintesi dei dati dei VOLUMI DI TRAFFICO** dei tre Porti dell'AdSP per l'anno **2017**, per l'anno **2019** con le relative variazioni (2019-2017). Per ciascun anno è riportato, in basso, anche il dato nazionale con l'indicazione dell'incidenza percentuale dei volumi dell'AdSP comparato al traffico complessivo – segmento per segmento – di tutti i Porti nazionali facenti capo alle quindici Autorità di Sistema Portuale istituite con Dlgs 169/2016. Tali dati, dipendenti dalla fluttuazione dei mercati ed indipendenti dalla capacità di governance dell'AdSP, sono indicativi dei fattori da valorizzare e dei rischi da mitigare per le azioni da mettere in campo.

Autorità di Sistema Portuale	A		C				A+B+C	TEU			Unità Ro-Ro	Passaggio			
	Rifornite Liquide	Rifornite Solide	Merci varie				TOTALE	"interland"	"traibordi"	TOTALE	numero	Passaggio			
			In container ton.	Ro-Ro ton.	Altre merci varie ton.	Totale ton.						Locali numero	Traghetti numero	Crociere numero	TOTALE numero
2017															
Mer Tirreno Centrale	5.070.718	1.069.977	11.425.819	13.913.134	1.017.548	26.356.501	32.497.196	937.548	42.493	980.039	596.757	6.526.734	979.886	993.073	8.499.693
Napoli	3.070.718	809.407	3.527.916	3.759.513	-	11.287.429	17.297.354	482.860	27.216	509.876	286.489	3.827.255	857.517	927.458	7.612.230
SALERNO	-	130.570	5.897.903	8.153.627	1.017.548	15.069.072	15.199.642	454.688	15.477	470.165	240.268	558.302	122.369	63.615	746.287
Colonnare di Stabia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	141.176	-	-	141.176
ITALIA	188.025.097	66.012.174	115.359.415	106.339.295	21.636.669	243.326.289	497.363.569	6.795.935	3.880.731	10.666.666	4.293.996	24.463.919	17.096.573	9.851.544	51.414.436
AVP su ITA	3,7%	3,6%	9,9%	13,3%	4,7%	10,8%	6,5%	33,8%	3,3%	9,3%	12,2%	26,7%	5,7%	30,3%	16,5%
2019															
Mer Tirreno Centrale	5.489.264	1.226.864	11.839.099	13.373.698	946.376	26.159.143	32.877.271	1.069.101	26.055	1.095.156	488.558	6.851.237	1.035.479	1.454.023	9.340.739
Napoli	3.489.264	1.049.543	6.734.846	8.277.804	-	17.022.650	19.550.474	667.727	14.202	681.929	347.488	6.041.773	809.673	1.356.320	8.207.768
SALERNO	-	180.354	5.104.253	8.095.894	946.376	14.148.493	14.326.847	401.374	11.853	413.227	241.070	636.777	225.806	97.703	962.286
Colonnare di Stabia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170.685	-	-	170.685
ITALIA	179.551.864	68.758.759	113.137.649	106.392.996	23.371.063	240.891.689	479.291.522	7.197.975	3.572.942	10.770.917	4.626.336	26.221.654	17.724.679	11.969.895	55.914.743
AVP su ITA	9,3%	3,3%	20,7%	13,8%	4,0%	10,9%	6,9%	34,8%	0,7%	10,2%	10,8%	26,1%	5,8%	12,2%	16,7%
variazioni 2019-2017															
Mer Tirreno Centrale	418.546	156.887	413.280	-539.466	-71.172	-107.358	380.075	131.555	-16.438	115.117	-18.199	324.503	55.593	460.950	841.046
VAR su 2017	8,29%	14,69%	3,62%	-3,89%	-6,99%	-0,79%	1,17%	19,02%	-38,69%	11,79%	-3,09%	4,97%	5,67%	46,42%	9,80%
Napoli	418.546	159.103	1.206.930	-811.709	-	-722.221	1.232.870	184.867	-12.814	172.052	-19.001	214.320	-47.844	428.862	595.330
VAR su 2017	8,29%	11,41%	21,49%	-8,36%	-	-6,43%	7,34%	20,29%	-47,43%	35,74%	-7,13%	3,69%	-5,69%	46,24%	7,63%
SALERNO	-	49.784	-793.650	-27.757	-71.172	-922.379	-872.795	-33.312	-3.624	-56.936	802	80.474	103.437	32.888	215.999
VAR su 2017	-	38,12%	-13,46%	-0,71%	-6,89%	-6,12%	-5,74%	-11,72%	-23,42%	-12,17%	0,22%	14,61%	84,52%	48,80%	28,84%
Colonnare di Stabia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.209	-	-	29.209
VAR su 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,80%	-	-	20,80%
ITALIA	4.414.833	7.253.415	-4.221.775	52.791	1.734.394	2.434.599	16.162.836	452.048	-308.689	103.351	-422.334	1.757.132	625.795	2.117.461	4.596.367
VAR su 2017	2,34%	10,99%	-3,66%	0,01%	8,02%	1,00%	6,52%	6,82%	-4,59%	0,97%	-3,95%	7,18%	3,66%	21,49%	8,73%

2. Azioni di sostegno al turismo ed al traffico crocieristico

I dati evidenziano che i Porti della Campania dell'AdSP godono di una grande attrattiva turistica sia per le bellezze naturali dei tre golfi (Napoli, Salerno e Pozzuoli) e della costiera Amalfitana e Sorrentina, sia per l'indiscutibile richiamo delle Isole di Capri, Ischia e Procida. Inoltre non è da trascurare un altro dato: la Campania è la regione che dal 1993 al 2009 ha ricevuto il maggior numero di attenzioni dall'UNESCO che l'ha insignita di ben 10 riconoscimenti, di cui 6 su beni archeologici e ambientali e 4 su beni immateriali. La lunga lista di beni inseriti nella *World Heritage List* rappresenta un attrattore di non poco rilievo.

Il Porto di Napoli, non a caso, gode di un **primato nazionale nel traffico passeggeri** (escludendo i dati dello Stretto) e di una crescita esponenziale dei transiti crocieristici (+46,5%); il Porto di Salerno, per la prossimità alla Costiera Amalfitana ed alla costa Cilentana, parimenti attrattive, esprime forti potenzialità per il sostegno al turismo. Anche il Porto di Castellammare, a poca distanza dai siti archeologici di Pompei ed Ercolano e dalla costiera Sorrentina, presenta grandi prospettive di rilancio di questo segmento operativo.

Dati che convergono con tutte le analisi di sviluppo – ante Covid – di continua crescita del turismo in Campania.

Appare dunque evidente che una speciale attenzione andrà rivolta, per tutti e tre i Porti, al potenziamento di tutte le infrastrutture destinate al traffico passeggeri, sia di corto che lungo raggio, anche riconfigurando le aree di primo accesso dei passeggeri in luoghi di accoglienza degni del territorio che li attrae.

Un tema che coinvolge necessariamente il **rapporto tra Porti e Città** e lo sviluppo sinergico ed attualizzato di un nuovo disegno del *waterfront*.

In tale ottica occorre dare, per Napoli, un forte impulso (anche con eventuali modifiche) ai lavori di costruzione del terminal Beverello, recentemente avviato ma attualmente bloccato per il rinvenimento di reperti archeologici, ai lavori della Metropolitana di Napoli per la costruzione del sottopasso che collegherà il Porto a Piazza Municipio (cantiere che ha in ostaggio da oltre dieci anni un'ampia e vitale area del Porto nella parte antistante la Stazione Marittima), una rivisitazione del progetto del 2003 di riqualificazione del *waterfront* che comprende l'area tra piazza Municipio e l'Immacolatella Vecchia.

Per Napoli la principale azione da promuovere e sostenere efficacemente, nell'ottica di migliorare il rapporto tra Porto e Città, resta quella di pedonalizzare l'area dello scalo Partenopeo a ridosso di piazza Municipio, delocalizzando il traffico Ro- Ro dalla calata del Piliero all'area Est.

Per Salerno appare d'obbligo perseguire il disegno di prolungare il molo Manfredi fino all'attuale molo di sopraflutto, separando definitivamente i flussi commerciali e crocieristici da quelli della nautica da diporto ed, al contempo, migliorando ancora l'offerta crocieristica con una banchina di oltre 450 m a ridosso della Stazione Marittima di Zaha Hadid.

3. Azioni di sostegno al traffico Ro-Ro ed alle autostrade del mare

Il crescente sviluppo del traffico merci in Italia, nel segmento Ro-Ro, è certamente interpretabile come un riconoscimento della maggiore capacità di interconnessione tra le diverse modalità logistiche e di trasporto. I Porti di Napoli e Salerno hanno consolidato, nel tempo, una significativa posizione sul mercato del Ro-Ro, quali terminali delle connessioni logistiche per i Porti della Sicilia, sciuntando – con grandi vantaggi per l’ambiente e la sicurezza – il raccordo autostradale della Salerno – Reggio Calabria, oggi opera sostanzialmente compiuta. Tale traffico ha necessità di essere sostenuto ed incentivato con nuove infrastrutture e nuovi programmi operativi, anche per i notevoli margini di crescita e sviluppo che ancora propone.

A Napoli – anche per favorire il collegamento tra Città e Porto Storico – il traffico Ro-Ro va delocalizzato al più presto a tergo dei raccordi autostradali e ferroviari esistenti, decongestionando così il traffico cittadino ed aumentando il numero di ormeggi e la capacità di carico.

A Salerno occorre rendere operativi, anche con l’ausilio di risorse private, i progetti di ampliamento delle capacità di stoccaggio di mezzi rotabili (è prevista una struttura multipiano) ovvero cercando aree di primo stoccaggio ed incolonnamento in aree posizionate nel retroporto; inoltre sarà necessario dare ulteriore impulso al completamento del raccordo tra Porto e rete autostradale, portando a termine l’opera nota come “Galleria Porta Ovest” , avviata nel 2012 e ad oggi realizzata quasi al 50 % per diverse vicissitudini che hanno impedito il regolare sviluppo dell’opera.

Interventi questi che, insieme ad altre azioni congiunte, serviranno a favorire il mercato incentivato dalle Zone Economiche Speciali in accordo con il Piano di Sviluppo Strategico varato dal Governo anche attraverso un più efficace raccordo con l’interporto “Sud Europa” di Marcianise- Maddaloni, l’interporto “Campano” di Nola e gli agglomerati industriali presenti nella provincia di Napoli, Salerno e Caserta.

4. Azioni di sostegno al traffico di merci unitizzate

I Porti di Napoli e Salerno sono caratterizzati da bassissimi valori di transhipment, con un flusso che ha superato nel 2019 il milione di TEU di container in import/export, registrando - anche per effetto del potenziamento delle infrastrutture e l’esecuzione degli escavi - una crescita considerevole (+14%), servendo un’area retroportuale che va ben oltre i confini regionali.

Tuttavia i terminal contenitori disponibili nei Porti di Napoli e Salerno soffrono di aree ristrette o con configurazioni irregolari.

Il rilancio di tale segmento di mercato, in coerenza con le altre scelte da operare per i diversi settori, deve necessariamente attivare l’operatività del Terminal di Levante che, ormai, dopo 20 anni ed investimenti per oltre 150 milioni di euro, è sostanzialmente completato a meno di una modesta area. Tale condizione genererà un potenziamento del

traffico di merci unitizzati ma, soprattutto, consentirà di liberare quelle aree che dovranno essere destinata al traffico Ro-Ro decongestionando l'area del Porto Storico nei pressi di Piazza Municipio.

Il Porto di Salerno, che ha già visto alla fine del 2014 il potenziamento di tutte le banchine del molo Trapezio e tra pochi mesi vedrà anche il completamento degli escavi, è certamente in una condizione più avvantaggiata; tuttavia occorrerà investire nelle sovrastrutture, nel riassetto della rete di smaltimento delle acque e nella formazione di strutture in grado di accogliere gru a portale di nuova generazione. Sarà determinate portare a compimento l'ampliamento dell'imboccatura portuale, opera avviata nel 2013 ma che solo da pochi mesi ha dato vita ad un cantiere operativo che dovrà concludersi entro la fine del prossimo anno dando grande rilancio allo scalo commerciale.

5. Azioni di sostegno della cantieristica navale

I Porti di Napoli e Castellammare hanno una dotazione di infrastrutture destinate alla cantieristica navale che deve necessariamente essere valorizzata e rafforzata anche attraverso un costante coinvolgimento di quelle realtà che vi operano da molti decenni e che costituiscono un vanto per l'intero territorio nazionale. Il programma di investimenti di Fincantieri nel Porto di Castellammare (75 milioni di euro) dovrebbe dar vita al rilancio della costruzione navale, attività strategica per il futuro dell'industria marittima nel territorio, tenuto conto che per la messa in sicurezza del Porto di Castellammare di Stabia sono stati stanziati 35 milioni di euro sul Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 47/2019 GURI n. 268 del 15/11/2019). L'intervento di messa in sicurezza dell'area portuale di Castellammare di Stabia comprende un insieme di opere di adeguamento per garantire il mantenimento e lo sviluppo dell'economia marittima stabiese.

Anche per il Porto di Napoli si dovranno portare a compimento i lavori di riassetto dell'area cantieristica, di adeguamento dei bacini di carenaggio, incentivando quanto più possibile investimenti privati per l'installazione di nuovi bacini di carenaggio galleggianti. Una particolare attenzione andrà anche rivolta ai servizi alla cantieristica, fino ad oggi collocati in forma frammentata lungo le banchine del Porto e che andrebbero ricollocate e rivitalizzate in nuove e più efficienti strutture, anche valorizzando alcune ampie volumetrie esistenti in ambito portuale ma fino ad oggi sottoutilizzate.

6. Salvaguardia della costa e manutenzione delle infrastrutture

Le recentissime mareggiate hanno messo in evidenza una endemica fragilità delle infrastrutture portuali (vedasi, ad esempio, i danni alla diga foranea Porto Napoli) e di quelle del litorale partenopeo di competenza dell'AdSP.

I tre Porti dell'AdSP presentano diffusi dissesti alle banchine esistenti non già interessate da interventi di consolidamento che, in molte occasioni, pregiudicano l'efficacia dell'operatività.

Il Porto di Napoli, anche per aver infrastrutture maggiormente datate rispetto a Salerno e Castellammare, presenta una moltitudine di infrastrutture ad elevata vulnerabilità che, peraltro, hanno impedito ed impediscono l'approfondimento dei fondali in prossimità delle stesse. Diversamente nel Porto di Salerno a tutto il 2015 vennero completate le opere di rafforzamento delle banchine che hanno poi reso possibile l'esecuzione degli escavi attualmente in fase di completamento.

Il Piano Operativo Triennale recentemente approvato propone dall'AdSP finanziamenti ancora troppo esigui (circa 3 milioni di euro/anno) per sostenere un programma di rafforzamento e salvaguardia delle infrastrutture portuali e del tratto costiero esterno ai Porti commerciali.

Tale condizione richiede un corposo **piano di ricognizione, manutenzione e messa in sicurezza** delle infrastrutture esistenti, accompagnato da un **piano di monitoraggio** per verificare con continuità la stabilità delle opere.

7. Programmi di investimento – Risorse Europee – Next Generation EU

I Porti di Napoli e Salerno sono al centro di un imponente programma di investimenti (circa **225 milioni** di euro), fortemente sostenuto da fondi FESR (POR e PON), riproposti per due cicli consecutivi (programmi 2007-13 e 2014-20) e solo in parte completati.

Al dicembre 2020, tuttavia, la spesa rendicontata (tra fondi PON e POR FESR) per il Porto di Napoli, su una dotazione di **154 milioni** di euro, non raggiunge il 33%.

Per il Porto di Salerno nel 2014 la Commissione Europea ha approvato il G.P. "Logistica e Porti Sistema integrato portuale di Salerno" per un valore totale di circa **71 milioni** di euro. Al 31 dicembre 2015 vennero rendicontati lavori per 27,45 milioni di euro mentre la residua parte, pari a 43,6 milioni di euro, è stata assegnata alla programmazione POR FER 2014-20, successivamente trasferita su fondi PON 2014-2020. Anche a Salerno, al dicembre 2020 sono stati eseguiti lavori pari a circa il 30% della dotazione finanziaria.

Per entrambi gli scali, pertanto, dovranno essere adottate opportune misure per garantire l'ultimazione delle opere e la rendicontazione della spesa entro i termini fissati dalla Commissione Europea.

Il **Piano Operativo Triennale 2020-2022** (ma riferibile al triennio 2021-2023), recentemente approvato nello scorso mese di dicembre dall'AdSP, prevede investimenti per circa 562 milioni di euro; tuttavia la copertura finanziaria è garantita solo per progetti della prima annualità e per una piccola parte (10%) della seconda, per un ammontare complessivo di 131,7 milioni di euro. Nessuna copertura trovano gli investimenti della terza annualità

La AdSP ha presentato sul programma **Next Generation EU (Recovery Fund)** al MIT una richiesta di finanziamenti per complessivi **431 milioni di euro**, di cui *326 milioni* per il Porto di Napoli e *105 milioni* per il Porto di Salerno, così articolata:

Porto di Napoli

1. euro 26 milioni per il finanziamento del terminal Beverello, la cui costruzione è attualmente sostenuta da fondi propri dell'AdSP
2. euro 20 milioni per il riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari nell'area di levante
3. euro 20 milioni per ripristino della cassa di colmata a levante, danneggiata dalle mareggiate nel 2008
4. euro 150 milioni per il prolungamento di 900 m verso est della diga foranea
5. euro 110 milioni per adeguamento di moli e banchine, opere propedeutiche alla seconda fase dell'escavo dei fondali

Porto di Salerno

6. euro 10 milioni per il completamento del raccordo Salerno Porta Ovest (Il lotto – I stralcio)
7. euro 15 milioni per il prolungamento di 200 m del Molo Manfredi nel Porto di Salerno
8. euro 40 milioni per finanziare la seconda fase di dragaggio del Porto di Salerno da -14,50 m a -17,0 m
9. euro 40 milioni per adeguamento di moli e banchine, opere propedeutiche alla seconda fase dell'escavo dei fondali

Occorre preliminarmente operare una **project review** di tutti gli interventi del Piano Operativo Triennale e di quelli candidati al Programma Next Generation per verificare lo stato di avanzamento dei progetti (ove effettivamente esistenti), la rispondenza degli stessi agli strumenti di pianificazione e, soprattutto, l'effettiva collocazione degli stessi nel quadro esigenziale espresso dal territorio e dalla logistica.

8. Deposito GNL Porto di Napoli

Sull'area EST del Porto di Napoli, a ridosso del terminal petroli, le società Edison e Kuwait hanno formalizzato l'interesse per lo sviluppo di un'iniziativa per la progettazione, costruzione e gestione di un terminal GNL, la cui realizzazione è fortemente incentivata dalla Direttiva DAFI recepita dall'ordinamento nazionale.

Il programma è stato sottoposto ad una preliminare conferenza di servizi indetta dal MISE ai sensi del combinato disposto art. 10 del Dlgs 257/2016 e degli articoli 57 e 57 bis della L. 35/12, a cui ha fatto seguito il Decreto MISE del 23.06.2020 contenente un preliminare parere favorevole sull'iniziativa.

Tuttavia è necessario osservare che il compendio territoriale di Napoli Est, dalla rientrante nella perimetrazione della zona rossa per l'emergenza Vesuvio definita dalla Protezione Civile nazionale e caratterizzato, dal 1999, da un'area SIN estesa per oltre 820 ettari, richiede un approfondito confronto con l'amministrazione comunale che, dal 2004, aveva

previsto la delocalizzazione – mai attuata – di quei depositi costieri di Napoli Est che hanno accesso proprio dalle banchine della darsena Petroli nel Porto di Napoli.

Pur prendendo atto dell'esigenza di garantire la stabilità delle fonti energetiche attualmente disponibili e di nuove e diverse fonti di energia alternativa, di cui il GNL rappresenta certamente un orizzonte di riguardo, è comunque necessario un confronto con il territorio. E tanto anche per scongiurare che nuove iniziative possano ulteriormente compromettere la sicurezza dei territori retrostanti, la salute degli abitanti dell'area di Napoli orientale ovvero possano compromettere la funzionalità di investimenti già programmati, indispensabili per il sostegno alle ZES – come è il caso del Terminal di Levante - che hanno assorbito oltre 150 milioni di euro di risorse pubbliche.

Le analisi multidisciplinari di impatto con il litorale di San Giovanni a Teduccio devono restare al centro delle valutazioni di ogni possibile iniziativa sull'area orientale di Napoli, rafforzando una collaborazione efficace con la Municipalità, l'Amministrazione comunale, le forze politiche locali e le parti sociali.

9. Gli strumenti di pianificazione – i Piani Regolatori Portuali

Una delle principali esigenze dei tre Porti dell'AdSP è quella di portare all'approvazione strumenti di pianificazione, definiti con le modalità previste dalla Legge 84/94 come modificata dal Dlgs 169/16.

Ad oggi, benchè vi siano stati molteplici tentativi che hanno raggiunto anche l'intesa istituzionale con la relativa amministrazione comunale, nel Porto di Napoli è vigente un Piano Regolatore Portuale (PRP) del 1958, nel Porto di Castellammare un Piano Regolatore del 1962 e per il Porto di Salerno un PRP del 1974, con aggiornamenti puntuali dovuti a svariati Adeguamenti Tecnico Funzionali.

Solo per il Porto di Napoli è disponibile un Piano Regolatore Portuale adottato a seguito della intesa istituzionale con il Comune di Napoli. In particolare:

Porto di Napoli,

l'ultimo Piano Regolatore Portuale vigente del Porto di Napoli è stato approvato con Decreto del Ministro Segretario di Stato per i LL.PP. n° 2478 del 27/04/1958 e successive 4 varianti; il Piano Regolatore Portuale adottato ai sensi della l. 84/94 risale al 2012 (rif. Del. Comitato portuale n.20 del 28.09.2012 n.33 del Consiglio Comunale del 03.08.2012).

Porto di Castellammare di Stabia

Il Piano Regolatore Portuale tuttora vigente, è stato approvato con decreto congiunto del Ministero dei LL.PP. e della Marina Mercantile, n.10522 del 16.01.1962.

Porto di Salerno

il Piano Regolatore Portuale vigente è quello approvato con Decreto Interministeriale 10/12/1974 n.3233; e "Adeguamento Tecnico-Funzionale" del marzo 2010, approvato dal Consiglio Superiore LL. PP. con Voto n. 53 del 27.10.2010. Il successivo Piano Regolatore del Porto di Salerno - adottato con Delibera di Comitato Portuale n. 6 del 12/05/2016 - ma non approvato ai sensi di legge e la cui valenza è, pertanto, limitata alle previsioni di cui all'art. 22, comma 6, del D.lgs. n. 169 del 4/8/2016.

Il **Masterplan** adottato per il Porto di Napoli nel 2018, per quanto ricalchi molte delle scelte del PRP adottato nel 2012, è privo del necessario percorso autorizzativo che rende esigibili i finanziamenti ed eseguibili le opere.

La Darsena di Levante per cui è stato ultimato il tombamento della principale cassa di colmata con il materiali proveniente dal dragaggio, ha dotato il Porto di Napoli di una infrastruttura con una lunghezza di banchina di 640 metri, da completare con finanziamenti privati.

Il Masterplan del 2018 prevede un'estensione della banchina fino a un chilometro con un investimento di grande valore (ma ancora non definito) per il quale è stato avviato il progetto di fattibilità tecnica - economica, finanziato con fondi assegnati all'AdSP con decreti MIT n. 171 del 10.05.2019 e n. 594 del 23.12.2019.

Tuttavia tale opera impatta notevolmente con il litorale di San Giovanni a Teduccio richiedendo un attento confronto con il territorio e le forze sociali e, più in generale, una valutazione sull'effettiva convenienza e sostenibilità dell'opera.

Come noto, il recente aggiornamento della L.84/94 ha introdotto una riorganizzazione in chiave sistemica dei Porti che ha superato la frammentarietà inefficiente del passato.

La Pianificazione Portuale ha subito una radicale innovazione anch'essa attraverso una nuova generazione di strumenti per la pianificazione portuale il cui strumento principale è il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) che si sviluppa su due livelli:

- Livello strategico, con il **DPSS** (Documento Programmatico di Sviluppo Strategico) che recepisce e dettaglia, a livello sistemico, il quadro programmatico di riferimento e fornisce gli indirizzi ai singoli PRP su strategie, azioni e politiche sistemiche nel medio-lungo periodo;
- Livello operativo: con i singoli PRP portuali, caratterizzati da una maggiore elasticità rispetto al passato, che dovranno essere elaborati mutuando il quadro conoscitivo e strategie dal DPSS.

A livello normativo il D. Lgs. 232/2017, con la modifica dell'art. 5 della L. 84/94, chiama il DPSS:

- a definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle autorità portuali;
- ad individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città, i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli Porti del sistema, gli attraversamenti del centro urbano;
- a descrivere gli obiettivi, le scelte operate, i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione, l'assetto territoriale del sistema;
- ad assicurare, per la redazione dei PRP, una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure

L'iter di approvazione del DPSS è fortemente articolato e condiviso tra enti competenti e prevede l'adozione da parte del Comitato di Gestione dopo la consultazione dei "Comuni

territorialmente interessati”, quindi l’approvazione da parte della Regione “previa intesa con il MIT, che si esprime sentita la Conferenza Nazionale”.

Il DPSS della AdSP MTC dovrà certamente prendere le mosse dai consolidati studi ed esiti dei recenti PRP di Napoli e Salerno e le pianificazioni messe in campo per il porto di Castellammare di Stabia, utilizzando gli studi specialistici ingegneristici ed ambientali già eseguiti, al fine di conseguire nel più breve tempo possibile un disegno unitario.

Occorre anche valutare l’opportunità offerta dal Dlgs 169/16 di perfezionare, in attesa del DPSS, l’approvazione del Piano Regolatore Portuale di Napoli che nel 2012 era già stato adottato prima del Dlgs 169/2016; per i Porti di Salerno e Castellammare occorre avviare, contestualmente al percorso approvativo del DPSS, le necessarie azioni eventualmente promuovendo l’approvazione di Adeguamenti Tecnico Funzionali ove strettamente necessario.

10. Le Zone Economiche Speciali ed i Porti della Campania

Nel 2017 in Italia è stato introdotto lo strumento delle Zone Economiche Speciali in cui le aziende già operative, e quelle che decideranno di insediarsi, potranno beneficiare di speciali condizioni di vantaggio fiscale per gli investimenti e di snellimento amministrativo per le procedure di autorizzazione all’insediamento di attività economiche.

Per l’avvio operativo sono stati nominati i Comitati di Indirizzo per le ZES costituite come quello che interessa la AdSP MTC; è stato approvato un provvedimento legislativo per la semplificazione (legge n. 12 del 12 febbraio 2019); sono state definite le modalità per l’accesso al credito di imposta sugli investimenti (25 settembre 2019).

Successivamente il Governo ha disposto che ogni ZES vedrà la nomina di un Commissario che svolgerà anche la funzione di presidente del Comitato di Indirizzo, ma nessuna nomina in tal senso è stata, però, ancora assunta.

Si è previsto l’accesso al credito di imposta non solo per le imprese manifatturiere ma anche per il settore della logistica, in precedenza escluso. La partenza operativa del credito di imposta ZES a fine settembre 2019 si è poi, purtroppo, incrociata con la crisi generata dalla pandemia e con il conseguente blocco delle attività dettato dal lock down nazionale.

Con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 febbraio 2018 viene approvato il regolamento per la istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES).

Con Delibera n. 175/2018 la Regione Campania ha approvato il Piano di Sviluppo Strategico per le ZES in Campania.

In base alla Delibera Regionale 720/2016 e alla luce dell’ampliamento dei valori massimi di superficie per ciascuna ZES regionale rispetto a quanto previsto inizialmente dal DPCM del 25.1.2018, la Regione Campania ha ricompreso nella ZES campana:

- le aree regionali interessate sono i di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e le relative aree retro portuali, includendo anche gli aeroporti di Napoli e di Salerno, gli interporti “Sud Europa” di Marcianise-Maddaloni e “Campano” di Nola;

- gli agglomerati industriali di Acerra, Arzano-Casoria-Frattamaggiore, Caivano, Torre Annunziata-Castellammare, Marigliano-Nola, Pomigliano, Salerno, Fisciano-Mercato San Severino, Battipaglia, Aversa Nord (Teverola, Carinaro, Gricignano), Ponte Valentino, Valle Ufita, Pianodardine e Calaggio;
- le aree industriali e logistiche di Napoli Est, Bagnoli, Nocera, Sarno, Castel San Giorgio e Contrada Olivola.

Con la ZES verranno attivati una serie di benefici ed agevolazioni, nazionali e regionali che saranno coordinate da un Comitato di Indirizzo. In particolare verranno attivate condizioni favorevoli relative ad aspetti doganali, fiscali, finanziari ed amministrativi:

- a) procedure semplificate, individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, e regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa;
- b) accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico della ZES;
- c) innalzamento fino a 50 milioni di Euro per gli investimenti finanziati dal credito di imposta per gli investimenti;
- d) contratti di sviluppo

In particolare la Regione Campania ha già inserito nella bozza di Piano Strategico i seguenti interventi predisponendo una tempistica di attuazione, subordinata all'istituzione della ZES Campania:

- a) contratto di programma regionale
- b) riduzione oneri IRAP
- c) agevolazioni IRAP per le Start Up Innovative
- d) incentivi per l'innovazione dei processi produttivi (POR 2014/2020)
- e) incentivi per le attività di trasferimento tecnologico e prima industrializzazione (POR 2014/2020)
- f) incentivi per le Start up innovative (POR 2014/2020)

Le ZES trovano nei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare il naturale strumento di connessione con il sistema logistico tracciato dalle reti TEN-T e con i programmi di evoluzione delle stesse.

L'efficace azione che necessariamente dovrà essere messa in campo per adeguare le infrastrutture portuali e per velocizzare il completamento dei cantieri già avviati ovvero in fase di progettazione, genererà la condizione per una valorizzazione della ZES.

11. Le concessioni nel settore turistico-ricreativo e della portualità turistica

La AdSP gestisce nel Comune di Napoli anche un ampio tratto costa, da La Pietra (Pozzuoli) a Pietrarsa, caratterizzato dalla presenza di numerose attività turistico ricreative, punti di ormeggio, circoli nautici e Porti turistici (oltre alla zona di Bagnoli ex Stabilimento Italsider, dove è attiva Invitalia) che hanno dato vita ad oltre 110 concessioni demaniali esterne al compendio dello scalo commerciale.

Analogamente accade per il Porto di Salerno ove sono gestiti gli ormeggi destinati alla nautica da diporto nel Porto commerciale, il Porto turistico di Santa Teresa ed il bacino antistante la piazza della Libertà.

Anche all'interno del Porto di Castellammare ricade un'ampia area destinata alla nautica da diporto.

Il Piano Urbanistico Attuativo (Pua) per la fascia costiera, per una strategia condivisa dall'AdSP e dai Comuni limitrofi, non è mai stato perfezionato.

La maggior parte delle concessioni demaniali marittime hanno visto la naturale scadenza al 31 dicembre del 2020, benchè con Legge 415/2020 fosse stata prevista una proroga di anni 15 molto auspicata dagli addetti del settore.

L'emergenza epidemiologica ha inoltre generato azioni governative a sostegno di questo delicato comparto (art. 100 del DL 104/2020 e art.182, comma 2, della L.77/2020) con una novazione di un anno dei termini attualmente scaduti.

Le diverse interpretazioni normative, sostenute anche da contrastanti sentenze della Giustizia amministrativa, hanno tuttavia indotto l'AdSP a non riconoscere la proroga di 15 anni delle concessioni demaniali, assumendo il 28 dicembre 2020 un provvedimento di proroga di due anni.

Su tale questione – di grande rilevanza per l'economia locale – occorre aprire urgentemente un tavolo tecnico con il Governo, la Regione Campania, il Comune di Napoli e le forze sociali per addivenire ad una soluzione condivisa che, nel rispetto delle norme nazionali ed europee, assicuri la salvaguardare una ampia e numerosa fascia di operatori del settore già duramente provati dalla crisi economica generata dalla pandemia; e tanto per contemperare le esigenze economiche con il più ampio processo di revisione promosso dalla Legge n.145/2018.

12. Cooperazione tra Porti ed interporti

Per rafforzare le funzioni delle ZES e per migliorare la capacità operativa e ricettiva dei Porti della Campania occorre necessariamente mettere in rete gli interporti di Nola (Interporto Campano) e Marciase (Interporto Sud Italia) che rappresentano, insieme ai Porti di Napoli e Salerno, i poli di riferimento della logistica campana.

L'importanza di mettere assieme queste realtà nasce da due componenti: da un lato le grandi aspettative che offre il mercato, dall'altro il perdurante mancato efficiente raccordo tra le infrastrutture in parte addebitabile all'eccesso di regolamentazione di cui soffre in nostro Paese.

Il canale di Suez, dopo il potenziamento del 2015, continua a vedere una crescita dei transiti di navi. Sulle sponde del Mediterraneo si consuma circa il 20% del commercio marittimo mondiale, con un'Unione Europea che concentra il 75% del traffico import-export su 7 paesi, di cui l'Italia si posiziona ormai stabilmente al terzo posto.

I Porti delle sponde del Mediterraneo presentano incrementi di traffico superiori a quelli dei Porti del Nord-Europa. In questo contesto, i 24 interporti distribuiti sul territorio

nazionale, di cui ben due in Campania, soffrono di una sostanziale disconnessione dai Porti.

I traffici dei Porti della Campania, come già rappresentato, hanno continuato ad incrementarsi nonostante le deficienze infrastrutturali ed ormai possono considerarsi al limite della saturazione, anche per effetto di infrastrutture non ancora complete.

Appare, dunque, indispensabile ed urgente, congiuntamente ad interventi di manutenzione ed adeguamento funzionale delle banchine portuali, un'azione che promuova un'efficace connessione degli interporti con i Porti.

L'interporto di Marcianise occupa una superficie di 4,1 milioni di metri quadri e quello Campano di 2,9 milioni di metri quadri, per un valore complessivo pari ad oltre tre volte le superfici occupate dai Porti di Napoli e Salerno messi insieme. L'avvio di una cooperazione non può restare legata solo allo sviluppo di reti ferroviarie di interconnessione, che attualmente richiedono tempi ancora lunghi e di certo non compatibili con lo sviluppo delle ZES.

Per questo si ritiene necessario promuovere un tavolo con le Istituzioni nazionali e locali, il corpo delle Dogane e la Guardia di Finanza in primis, per attivare dei *fast corridor* – ovvero dei corridoi doganali - per raccordare gli interporti con i Porti di Napoli e Salerno. Questo comporterebbe il vantaggio di aprire sportelli doganali presso gli interporti e consentire lo sdoganamento, in entrata ed in uscita, direttamente negli interporti, già ben collegati alla rete autostradale e ferroviaria.

Salerno, lì 17.01.2021

Cordiali saluti
Andrea ANNUNZIATA