

SCHEMA INFORMATIVA

AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI. :L'attività, le opere realizzate, i progetti

Premessa:

Il grande rilancio avuto dallo scalo partenopeo in questi anni, favorito dalla centralità del porto di Napoli e grazie all'importanza riconquistata dal Mar Mediterraneo nei collegamenti dal Far East verso il Nord America nel campo del traffico commerciale e nel settore delle crociere in alternativa al Mar dei Carabi, ha posto la necessità di definire una nuova strategia di sviluppo. L'Autorità Portuale ha individuato nella polifunzionalità dello scalo il punto da cui partire per disegnare un nuovo assetto incentrato sull'ammodernamento delle infrastrutture, sulla riqualificazione delle aree e sulla riorganizzazione degli spazi.

Piano Operativo Triennale 1999/2001, Nuovo Piano Regolatore Portuale approvato nel dicembre 2000 dal Comitato Portuale e passato all'esame della Giunta Comunale nel mese di febbraio 2001, sono i due documenti di programmazione che delineano il primo le linee di sviluppo del porto, il secondo il nuovo assetto urbanistico e le scelte strategiche dello scalo partenopeo.

Anche se su piani diversi entrambi i documenti confermano la polifunzionalità dello scalo nei settori del traffico passeggeri, della cantieristica, del traffico commerciale, indicano, alla luce anche dei risultati raggiunti, nel settore del traffico container e nel settore del traffico crocieristico i punti di forza dell'economia portuale, stabiliscono gli obiettivi da perseguire per fare del porto di Napoli un porto moderno e competitivo. (vedere brochure su Nuovo Piano Regolatore del porto allegata)

Il porto di Napoli sta, dunque, vivendo una stagione di trasformazioni, di cambiamenti da cui dipende il consolidamento della sua polifunzionalità e l'affermazione di scalo porta d'accesso d'Europa nel Mar Mediterraneo (per usare uno slogan).

Le opere realizzate:

Una delle maggiori opere realizzate nel porto di Napoli è stato *il Nuovo Terminal Intermodale*. L'opera, costata oltre 66 miliardi, si compone delle seguenti parti: la costruzione del nuovo viadotto di collegamento porto-autostrada e viceversa, la realizzazione nell'area compresa tra il Sant'Erasmo ed il Mercato Ittico, di un nuovo fuso di binari per le manovre ferroviarie, una nuova strada a scorrimento veloce per le auto private che corre parallela a via Marina, la pavimentazione di tutte le aree recuperate con lo spostamento del fascio di binari e del vecchio collegamento autostradale per lo stoccaggio e la movimentazione dei contenitori (circa 100 mila mq. recuperati).

Si tratta di un'opera che valorizza la vocazione all'intermodalità dello scalo grazie alle nuove linee di traffico merci che partono dal nuovo terminal ferroviario verso il Centro Italia oltre che verso il tradizionale bacino d'utenza costituito dalla Campania e dalle limitrofe regioni meridionali, grazie alla nuova viabilità che liberando l'area commerciale dal traffico veicolare privato rende più agevole e veloce il transito dei mezzi su gomma avviando al contempo la razionalizzazione degli spazi, uno degli obiettivi ritenuti prioritari dell'Autorità Portuale.

La Nuova rete idrica è l'altro grande intervento avviato solo un anno fa e già in fase di ultimazione. Il costo dell'opera è di 11 miliardi finanziati all'85% con fondi europei Pop/Fesr e al 15% con fondi dell'Autorità Portuale e riguarda il rifacimento e il riammodernamento delle rete idrica del porto. Anche in questo caso si tratta di un'opera rilevante perché dal porto di Napoli parte l'approvvigionamento idrico alle isole. E' inoltre l'unico servizio che è gestito interamente dall'Autorità Portuale. La legge n.84 del 1994, istitutiva delle Autorità Portuali, ha difatti trasferito in massima parte ai privati la gestione delle attività portuali e ha riconosciuto all'Authority il compito di programmazione, promozione e controllo.

Il restauro del Ponte della Maddalena, costo circa 1 miliardo. Si tratta del restauro del ponte costruito nel 700, le cui arcate sono venute alla luce nel corso dei lavori per la costruzione del nuovo Terminal Intermodale

I Progetti di prossima realizzazione:

Entro giugno dovranno essere messe in gara lavori per circa 112 miliardi facenti parte della quota assegnata al porto di Napoli dalla legge n.413 del 1998(legge sulla portualità), da fondi della Regione Campania, da fondi del Ministero dei Lavori Pubblici.

I lavori, che da qui all'estate dovranno essere messi in gara, trasformeranno il porto di Napoli nella piattaforma logistica d'Europa nel settore del traffico container e commerciale. Dovranno contribuire a trasformare l'area turistica dello scalo in uno spazio perfettamente integrato con la città, dalle funzioni molteplici, assolutamente attraenti per i turisti e per i cittadini.

Area passeggeri

L'apertura del porto alla città:

L'11 maggio 2000 con l'inaugurazione della nuova grande piazza che si estende da palazzo San Giacomo alla Stazione Marittima si è posto fine alla separazione tra la città e il porto. L'abbattimento del varco Angioino ha comportato lo spostamento della barriera doganale all'Immacolatella Vecchia e il divieto d'accesso per i privati all'area croceristica. L'apertura del porto alla città rappresenta, questo è un dato significativo, uno dei pochi esempi al mondo di scalo che si integra con la città in un'area non dimessa ma in forte crescita nel traffico turistico passeggeri.

L'operazione mira a riqualificare l'area turistica collocata nel cuore dell'area monumentale cittadina. E' in quest'ottica che il Presidente dell'Autorità Portuale, Francesco Nerli ha disegnato una prima fase di interventi da avviare entro l'estate ed una seconda nell'autunno del 2001. Si tratta di realizzare nell'area compresa tra il Beverello e la stazione Marittima un nuovo accesso da via Acton per gli autoveicoli diretti all'imbarco. Sarà demolito il muro che dà sul Molosiglio e verranno realizzati dei giardini. L'attuale corpo di guardia sarà spostato vicino alla cabina dell'Enel e la banchina così riottenuta verrà pedonalizzata. La cancellata che corre lungo via Acton sarà rimossa. La pedana in legno verrà demolita e verranno realizzati dei "polmoni" per le auto dirette all'imbarco. All'Angioino sarà demolita la fontana; il tunnel centrale sarà che separa i due corpi della Stazione Marittima sarà riorganizzato allargando i due marciapiedi. Il passaggio sotto il tunnel sarà permesso solo ai pullmann e alle auto dirette all'imbarco. Tra gli ormeggi 5 e 6 sorgerà un piccolo parcheggio a disco orario e arretrerà l'attuale parcheggio ANATI che dà su via Marittima. Tutti questi lavori saranno messi in gara entro una ventina di giorni ed il loro costo si aggirerà intorno ai 750 milioni.

In autunno quindi è previsto che si procederà alla ristrutturazione della palazzina posta a destra del varco n.1: fungerà da sala di accoglienza per i passeggeri e da biglietteria. La vecchia, che attualmente impedisce la vista del Maschio Angioino per chi arriva dal mare, sarà demolita.

Il progetto più ambizioso è di costituire una società mista pubblico-privato per la gestione dell'intera Stazione Marittima e dell'area antistante. Per questo nella seduta del Comitato Portuale di mercoledì 11 aprile 2001 il Presidente Nerli chiederà mandato per attivare tutte le azioni al fine di giungere ad uno studio di fattibilità finalizzato alla costituzione di una società mista in cui l'Autorità Portuale dovrà avere una quota minoritaria mentre la quota di maggioranza dovrà essere in mano ai privati (vedi la Gesac etc.)

Molo San Vincenzo: entro l'estate partirà la gara per la sistemazione di consolidamento della testata del molo. Destinazione: crociere grandi yacht. Costo £. 17 miliardi

Entro giugno sarà bandita anche la gara per i lavori di ampliamento del *molo Immacolatella Vecchia*. Destinazione: terminal di cabotaggio. Costo £ 26 miliardi

Area commerciale

Molo Bausan: sarà ampliato ed allungata la banchina per consentire l'attracco di una nave full container da semila teu (unità di misura del contenitore). Costo £. 17 miliardi

Alveo Pollena: sarà completato il tombamento. Dal Pollena è previsto l'ingresso e l'uscita dei camion diretti al terminal Soteco. Dovrà servire ad alleggerire il traffico interno al porto. Costo £. 4 miliardi.

Molo Flavio Gioia: sarà ampliata ed allungata la banchina. Destinazione: traffico commerciale e container. Costo £. 12 miliardi

Piazzale Pisacane: sarà compiuta un'opera di restyling migliorativo del piazzale. Costo circa 1 miliardo

Area cantieristica:

Bacino n.3: si procederà all'ammodernamento e all'adeguamento strutturale del bacino. Costo £. 27 miliardi di cui 20 del Ministero dei Lavori Pubblici e 8 della Regione

Calata Villa del Popolo: si dovrà sistemare la banchina e gli ormeggi destinati alle riparazioni navali. Costo £. 4,2 miliardi

Vittorio Emanuele: consisterà nella sistemazione degli ormeggi 39 e 40 destinati alle riparazioni navali..Costo £ 2,220 miliardi

Intanto il Presidente Nerli ha ottenuto sulla finanziaria 2001/2002 circa 200 miliardi lordi per il porto di Napoli su programmi e non su progetti

“L'opera che dovrà segnare ha detto Francesco Nerli- per il porto di Napoli il salto di qualità e che consentirà il riposizionamento dello scalo nel Mediterraneo per quanto riguarda il traffico commerciale è però la Nuova Darsena di Levante. L'accordo di programma siglato alcuni mesi fa, definitivamente approvato alcune settimane or sono ci permetterà di realizzare un terminal di circa 250 mila mq. con un fronte banchina di 630 m., un'area retroportuale e di un distriprak alle spalle in grado di accogliere le super navi oggi off limit per il porto di Napoli. “

DATI.

Tipo di traffico	Anno 1999	Anno 2000	Differenza in perc.	Gennaio-Marzo 2001
Traffico container in teu	333.638	396.562	18,8%	101.341, il 16,3% in più rispetto al 2000 in cui erano stati 87.162
Traffico commerciale	14.534.196	14.784.239	1,7%	
Traffico croceristico	502.645	404.568	-19,5%	15.149, 43,5% in più rispetto a 2000 in cui erano stati 10.560
Traffico passeggeri	7.335.461	7.920.842	7,9%	
Carri ferroviari	15.097	14.134	-6,3%	3.869

Resp. Ufficio Stampa