MEMORIA PER IL COMITATO PORTUALE

LINEE GUIDA PER LO SVILUPPO DEL PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

Un nuovo ruolo del porto di Castellammare di Stabia

Il porto di Castellammare di Stabia – oggi rientrante nelle aree di competenza dell'Autorità Portuale di Napoli – dopo anni di progressiva perdita delle funzioni commerciali come scalo merci, conserva la grande attività cantieristica ma, può puntare ad un nuovo sviluppo nell'ambito della riqualificazione dei suoi spazi in rapporto con la città, costituendo un nuovo waterfront urbano, ed attraverso un nuovo ruolo nell'ambito del sistema portuale del golfo di Napoli.

In tal senso, prima di avanzare proposte o di assumere decisioni affrettate, talvolta ispirate da astratti principi, appare opportuno esaminare, sulla base di parametri tecnici, storici ed urbani, lo stato di fatto e le prospettive possibili.

La formazione e la trasformazione del porto di Castellammare

E' noto che - per posizione strategica e per la vicinanza con i boschi del Faito da cui si ricavava il legname – fin dagli Angioini fu realizzato un primo nucleo del porto protetto da un molo e da un castello di difesa, successivamente ampliato dagli Aragonesi e dai vicerè spagnoli, con ampliamenti dell'area della cantieristica e la realizzazione di torri di difesa.

Per gran parte della sua conformazione attuale, il porto di Castellammare di Stabia conserva l'impianto costruito nel 1723 con finanze locali approvate dalla Real Camera della Sommaria. Ma il maggior incremento, lo ebbe sotto la dinastia dei Borboni, quando esso divenne il secondo porto commerciale del regno, come si vede nella cartografia dei primi anni del 1800.

Nel 1854 – ancora in regime borbonico – il porto fu ulteriormente ampliato per funzioni militari nella parte esterna del regio Cantiere, verso Pozzano.

Dopo la proclamazione del Regno d'Italia il porto venne ancora ingrandito, con il prolungamento di 50 mt. del molo di sopraflutto.

Con l'istituzione in Italia delle Capitanerie di Porto (regio decreto del 20 luglio 1865), l'Amministrazione dei porti e quella Marittima diventava intanto competenza di un unico

organo dello Stato, risolvendo fra l'altro, anche a Castellammare di Stabia, l'annoso problema del porto di competenza comunale.
Un successivo ampliamento del porto venne realizzato negli anni tra il 1968 ed il 1970 ed un ultimo prolungamento dei moli è stato completato (negli anni 90), dal Consorzio Autonomo del Porto di Napoli.
La storia del porto di Castellammare è legata, però, soprattutto dalla nascita ed allo sviluppo dell'attività cantieristica, con la costruzione nel 1793, sotto Ferdinando di Borbone, del Cantiere Navale (opera dell'Ammiraglio Acton) e alla creazione della prima "Società di Navigazione a vapore".
Nel Cantiere, furono costruite le maggiori e più perfette unità della marina da guerra, anche dopo l'unità d'Italia, nonché le navi scuola Vespucci e Colombo.
Oggi, dopo la gestione del gruppo Iri, l'attività industriale cantieristica (Fincantieri) continua a varare importanti navi mercantili da traffico e passeggeri.

Lo stato attuale

La configurazione attuale del porto di Castellammare, come si è descritto, non è molto dissimile dal primo impianto degli inizi del XVIII secolo.
Posizionato in una insenatura della costa prospiciente la città, racchiuso e protetto dalle forti mareggiate a ponente da un molo di sopraflutto o foraneo, ed a levante dal molo di sottoflutto, occupa uno specchio acqueo di circa 420.000 mq.
Le principali caratteristiche infrastrutturali del porto stabiese sono riportate brevemente nei punti che seguono.
Il molo foraneo o di ponente è costituito da due bracci banchinati, con un primo tratto in direzione NNE, ed un secondo tratto orientato verso NE. La sua lunghezza complessiva è di circa 660 ml, di cui 360 utilizzati dalla Società Fincantieri quale banchina di allestimento delle navi in costruzione.
Il molo di sottoflutto orientato a NW, racchiude il porto verso levante, è banchinato sul lato interno, mentre il lato esterno, verso la testata è per un tratto a scogliera. Le sue dimensioni sono di circa 242 ml di lunghezza e circa 15 ml di larghezza. Dal tratto banchinato si estendono due pontili dedicati all'ormeggio delle unità da pesca, delle unità da diporto ed attività commerciali.
All'interno dello specchio acqueo portuale sono presenti i seguenti moli/banchine:

La Banchina Fontana, compresa tra l'area della Fincantieri e la banchina Magazzini Generali, e lunga circa 320 ml per una larghezza di 15 ml ed è attrezzata per l'ormeggio di piccoli natanti. I primi 230 metri, da ponente verso levante, sono destinati al pubblico uso tranne l'area demaniale marittima asservita alla gru di alaggio e varo.
La Banchina Magazzini Generali, è destinata per un tratto a ponente ed un altro tratto a levante del Pontile Silos all' ormeggio di piccole unità da diporto e da pesca, la restante parte è riservata principalmente alle unità della Capitaneria di Porto.
Il pontile Silos, situato in posizione centrale del porto, lungo circa 120 ml e largo 8 ml, attualmente non è operativo.
La Banchina Marinella è posta fra il molo di sottoflutto e la banchina Magazzini Generali, a partire dal limite con la stessa banchina, i primi 60 metri fino alla Dogana sono destinati alle operazioni commerciali di imbarco sbarco passeggeri e/o automezzi.
La Banchina del Mar Morto, situata tra il molo di sottoflutto ed il pennello Quartuccio, è lunga circa 213 ml e larga 12, i primi metri a partire dalla radice del Molo di sottoflutto sono destinati alle unità da pesca, mentre la restante parte fino alla radice del molo Quartuccio compreso lo scalo di alaggio/varo è destinata al pubblico uso e all'ormeggio di unità da diporto.
Il Molo Quartuccio, realizzato a scogliera, è esterno e parallelo al molo di sottoflutto, è lungo circa 210 ml per una larghezza di circa 12. Il bacino compreso tra i due moli, detto del mar morto, è protetto a da una seconda scogliera parallela alla riva.
Gli ormeggi sono 10, di cui 4 destinati ad operazioni commerciali ed i fondali variano da 0,10 a 9,00 metri.
Nella parte SW del porto si trovano i Cantieri Navali Italiani della Fincantieri, le aree a terra dedicate ai capannoni ed alle strutture connesse per le lavorazioni, sono servite, sul mare, da un pontile ed una zona a scivolo.
Per quanto attiene agli edifici che sorgono nell'area portuale, oltre alla palazzina uffici e servizi, il deposito sulla banchina Marinella, il fabbricato della Capitaneria di porto (trasformato ed ampliato nel tempo rispetto al suo impianto originario) ed altri capannoni, il compendio di maggiore rilevanza è quello dei Magazzini Generali, che occupa parte della banchina Fontana e parte della banchina Marinella.
Il complesso edilizio è costituito da due silos per cereali e da un edificio ex deposito Sali del Monopolio di Stato e relativo stabilimento per la lavorazione del sale.

L'ex raffineria del sale, con la relativa palazzina, ed il deposito del sale sono poste ai lati del grande silos cereali: utilizzate per la raffinazione del sale marino, lo stoccaggio e lo smistamento commerciale, non presentano particolari caratteristiche tipologiche o industriali, con elevato degrado dovuto anche alle funzioni cui erano adibite.

La parte centrale dei Magazzini generali è occupata dai due silos gemelli, collegati tra di loro, adibiti allo stoccaggio e smistamento dei cereali.

Si tratta di una grande struttura in calcestruzzo armato di oltre 40.000,00 mc, ma con poche superfici utili.

Infatti oltre al piano terra, diviso a metà dalla galleria di carico dei mezzi di trasporto, ove pendono i grandi coni di scarico dei silos tutta la parte superiore è occupata dalle strutture cilindriche dei silos e solo agli ultimi piani vi sono alcuni locali su più piani coperti dai tetti.

L'intera struttura, pur rappresentando un interessante esempio di tipologia industriale, poco si presta per un riuso funzionale per destinazioni legate al nuovo ruolo del porto, occupando un'area strategica in relazione agli spazi già limitati disponibili.

Allo stato, sono evidenti le criticità dell'attuale organizzazione degli spazi e delle strutture portuali, ed in particolare:

- Intersezione dei traffici all'interno del porto;
- Parziale inutilizzo del Porto a causa dei scarsi fondali;
- Degrado delle aree a terra e degli edifici;
- Mancanza di aree di banchine e lunghezza dei moli inadeguati;
- Continuo interramento di parte dei fondali.

In particolare va considerato, da un punto di vista meramente tecnico, che proprio le calate commerciali con i relativi impianti di accosto, piazzali di deposito/movimentazione e di collegamento all'entroterra, per raggiungere la loro piena efficienza devono necessariamente essere attrezzate in modo da operare in condizioni di sicurezza e protezione.

La larghezza del piano di banchina deve essere di almeno 25/30 m; in effetti la larghezza di una banchina operativa moderna, anche in assenza di importante traffico veicolare deve soddisfare due esigenze prioritarie: ridurre i percorsi trasversali; predisporre spazio sufficiente per poter manovrare e movimentare le unità di carico e/o di trasporto; depositi e piazzali per stoccaggio e sosta. L'area di calata portuale da assegnare alla sosta delle

merci (depositi di transito) dipende dal traffico globale annuo previsto per la stessa calata e dalla relativa movimentazione e distribuzione nel tempo e dovrà essere tanto più estesa quanto più è elevato il volume di traffico che si ipotizza debba soddisfare tale calata.
Indicazioni sulla superficie di calata da assegnare al deposito di merci si possono valutare con l'impiego di metodi di ricerca operativi, in funzione della frequenza delle navi (numero, capacità, tipo), dei quantitativi e varietà di merci, regolamentazione oggettiva del porto, della operatività e movimentazione dei sistemi di spedizione e smistamento.
Resta comunque norma costante, studiare le opere portuali in termini di massima flessibilità, piuttosto che in termini di utilizzazione ottimale per una data tipologia di traffico o navi, che potrebbero essere in tempi successivi superati o tralasciati per altre soluzioni dettate da esigenze e condizioni, sia generali che locali, dei mercati dei trasporti.

IPOTESI DI SVILUPPO – AZIONI IN ATTO

Prima di analizzare le ipotesi di sviluppo dello scalo stabiese, è doveroso un cenno alle problematiche occupazionali di parte degli ex lavoratori portuali ad oggi senza occupazione. Tali lavoratori provenienti dalla ex compagnia lavoratori portuali, prestatrice di manodopera temporanea, beneficiano attualmente di ammortizzatori sociali ed attendono la concretizzazione delle ipotesi di sviluppo delle attività portuali.
L'ampliamento dell'Autorità Portuale di Napoli al porto di Castellammare di Stabia, avvenuto nell'anno 2006, non ha prodotto una ripresa dei traffici merci così come sperato, nonostante gli sforzi dell'Autorità Portuale e dell'Amministrazione Comunale di ricercare soggetti interessati all'esercizio di operazioni portuali. Tali difficoltà sono sicuramente da collegare ad una generale crisi nel settore dei trasporti marittimi, soprattutto dei cereali al cui traffico il porto di Castellammare è tradizionalmente legato, ma anche ad una inadeguatezza degli spazi disponibili per lo stoccaggio delle merci e ad una difficile accessibilità veicolare alle aree portuali.
Proprio in funzione delle attuali criticità, il piano di sviluppo del porto deve necessariamente puntare a:

- ✓ la riorganizzazione dei moli e delle relative funzioni, in rapporto alla valorizzazione, delle attività crocieristiche e di cabotaggio (Metrò del mare, nuovi collegamenti con Capri e Sorrento), nonché di ormeggio per yacht di grandi dimensioni;

✓ il miglioramento e potenziamento delle funzioni e delle attività della cantieristica (Fincantieri spa), razionalizzando gli spazi, anche con la riduzione delle attuali interferenze nelle manovre a mare;

✓ la razionalizzazione delle aree dedicate al diportismo nautico, attualmente ai lati dei moli commerciali esistenti;

✓ il riuso, l'ammodernamento e/o la ristrutturazione dei corpi di fabbrica esistenti in relazione alle funzioni che si intendono sviluppare;

✓ la realizzazione di strutture di accoglienza e dedicate alla erogazione dei servizi necessari alle attività connesse al diporto nautico e traffico passeggeri;

✓ le connessioni con il waterfront urbano, anche in relazione alle iniziative avviate dall'Amministrazione comunale per la riqualificazione delle aree del centro storico adiacenti e della costa fino al fiume Sarno.

Nel merito, proprio nell'ambito di una articolazione delle funzioni e dei ruoli con Napoli, il rilancio del porto può essere affidato allo sviluppo nei settori principali: cantieristico e turistico-diportistico.

Per quanto riguarda il comparto diportistico/crocieristico la collocazione privilegiata del Porto di Castellammare rispetto alla penisola Sorrentina ed ai siti archeologici di Pompei ed Ercolano lascia ipotizzare per il porto Stabiese la possibilità di uno sviluppo turistico/crocieristico nonché la dislocazione alternativa di parte del traffico passeggeri, come porto satellite di Napoli, al fine di ospitare le navi di piccola stazza.

L'obiettivo principale però è quello di creare le condizioni infrastrutturali, prima fra tutte la costruzione di una adeguata ed accogliente Stazione Marittima, per poter avviare un serio processo di sviluppo del traffico passeggeri.

Oltre al traffico crocieristico, il porto potrà accogliere uno sviluppo di traffico di cabotaggio, anche stagionale, data la vicinanza del porto con l'isola di Capri ed alle altre località turistiche di costa.

Appaiono evidenti, da quanto descritto, le enormi potenzialità del porto di Castellammare, sia sotto il profilo tipicamente dei traffici marittimi e della logistica, sia per le potenzailità connesse alla riqualificazione di questa parte della città, il cui fronte urbano oggi va

ridisegnato e ripensato tenendo conto delle necessità delle infrastrutture per le attività portuali e, contestualmente, della indispensabilità di una apertura verso il mare.

In tal senso, come la casistica ampia nazionale ed europea sta dimostrando per le soluzioni del rapporto città-mare nella definizione del *waterfront urbano*, l'apertura della città al mare si risolve attraverso l'integrazione di funzioni, spazi, attività, tenendo presente che lo sviluppo di un porto richiede le sue specificità, le sue infrastrutture, le sue regole di funzionamento e di sicurezza, in assenza delle quali un porto non può funzionare ed essere competitivo.

In tal senso e nelle more della redazione del Piano Regolatore Portuale, si redigono le seguenti *linee guida* al fine di pianificarne lo sviluppo e le funzioni, relativamente all'area compresa tra la banchina Fontana ed il molo di Sottoflutto.
Dette linee guida derivano dall'esigenza di valorizzare e di riconvertire le aree e le strutture dismesse allo scopo di destinare le stesse ad un uso turistico-ricettivo nell'ambito di una riqualificazione del waterfront portuale.
Il tutto anche in considerazione di quanto deliberato dal Comitato Portuale in data 20.10.2008 delibera AP n°40 e del protocollo d'intesa tra l'Autorità Portuale di Napoli, il Comune di Castellammare di Stabia, la Soprintendenza B.A.P.e P.S.A.E. di Napoli e Provincia e la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania.
In merito si riporta di seguito una descrizione generale degli interventi e/o destinazioni previsti nelle diverse aree portuali.

Area ex Magazzini Generali

Decompressione volumetrica attraverso un parziale diradamento delle strutture edilizie di scarso interesse e l'eliminazione di alcune superfetazioni, garantendo il restauro e la migliore utilizzazione dei silos e di altri elementi di archeologia industriale.
Nell'ottica di detta riqualificazione, l'Autorità Portuale ha già provveduto all'esecuzione di un primo parziale intervento di messa in sicurezza dei fabbricati nonché alla bonifica ambientale dei silos.
Detti interventi ben si inquadrono negli obiettivi previsti nel Documento di Orientamento Strategico (Più Europa).

Banchina Fontana

Riqualificazione dei chioschi dell'Acqua della Madonna e degli spazi demaniali marittimi che si verranno a creare a seguito degli abbattimenti da effettuare nell'area ex MM.GG. a completamento degli interventi già posti in essere ed in corso dal Comune di Castellammare di Stabia, relativamente alla piazza Fontana Grande, alle Antiche Terme di Stabia ed a piazza C. Colombo.
Detti interventi ben si inquadrano negli obiettivi previsti nel Documento di Orientamento Strategico (Più Europa).

Area banchina Marinella – molo di Sottoflutto

Come già si è avuto modo di accennare, l'ampliamento dell'Autorità Portuale di Napoli al porto di Castellammare di Stabia, avvenuto nell'anno 2006, non ha prodotto una ripresa dei traffici così come sperato a causa di problematiche economiche internazionali che hanno avuto riflessi negativi sul prezzo del grano e dei suoi derivati, merce quest'ultima che negli ultimi decenni è stata il fulcro delle movimentazioni nello scalo stabiese.
Per le suddette motivazioni non è stato possibile concretizzare l'ipotesi di cui alla delibera A.P. del Comitato Portuale n.19 del 5.6.2007, allorquando venne espresso parere favorevole all'esercizio dell'attività di impresa alla Berti & C. s.r.l..
Infatti l'Autorità Portuale aveva dato corso a numerose riunioni coinvolgendo significativamente anche l'Amministrazione Comunale di Castellammare di Stabia e le OO.SS. ma al termine dell'iter procedimentale la Berti & C. s.r.l. comunicava formalmente che la situazione economica internazionale legata al costo del grano non rendeva possibile assicurare a breve e a medio termine questo tipo di traffico allo scalo stabiese.
Alle problematiche economiche evidenziate si aggiungono quelle del retrostante territorio cittadino per l'assenza di idoneo collegamento alla rete autostradale con evidenti ricadute sulla competitività rispetto ad altri porti.
Ciò premesso, allo scopo di verificare la fattibilità di una diversa ipotesi di sviluppo commerciale del porto di Castellammare di Stabia, si è svolto in data 8 ottobre 2008 presso l'Autorità Portuale di Napoli un workshop con la partecipazione dei principali

soggetti operanti nel settore crocieristico/diportistico dell'hinterland, rappresentanti degli agenti marittimi, dell'Amministrazione Comunale di Castellammare di Stabia nonché della locale Autorità Marittima.

Tutti i partecipanti hanno convenuto che lo scalo stabiese ed in particolare la zona che va dalla banchina Marinella al molo di sottoflutto può costituire appropriato ormeggio per grandi yachts e piccole navi da crociera.

Quanto sopra anche in considerazione della vicinanza della città di Castellammare di Stabia a grandi mete turistiche come Capri, Pompei e Sorrento.

Nel frattempo, lo scalo Stabiese è stato oggetto di alcuni interventi di riqualificazione che hanno creato ulteriore valido presupposto per dare seguito a quanto convenuto, con particolare riferimento alla demolizione di un capannone che ha consentito la fruibilità di una ulteriore area scoperta, al potenziamento degli impianti di illuminazione, idrico-fognario, nonché alla parziale ripavimentazione delle aree di banchina e dei retrostanti piazzali.

Inoltre, al fine di potenziare i servizi per la nautica da diporto, l'Autorità Portuale ha ha già proceduto ad istruire le istanze della Portodavide s.r.l. e della M.O.C., finalizzate rispettivamente alla realizzazione di un nuovo impianto di distribuzione carburanti da posizionarsi in testata al molo di Sottoflutto e all'ampliare quello esistente sulla banchina Marinella.

Tutto ciò premesso, si ritiene che alcuni specchi acquei, aree scoperte e manufatti ubicati nell'area in argomento, possano essere ben destinati alle attività turistico/diportistiche prevedenti, tra l'altro, l'ormeggio di navi da diporto (grandi yacht) e piccole navi da crociera.

Allo scopo di realizzare tale ipotesi di sviluppo l'Autorità Portuale ha avviato un procedimento per l'individuazione di un soggetto interessato alla gestione delle strutture, delle aree e degli specchi acquei di seguito indicati per finalità turistiche e diportistiche.

In particolare, gli specchi acquei interessati sono quelli antistanti tutto il molo di Sottoflutto (lato interno porto) e parte della banchina Marinella (per una superficie complessiva di mq. 22.259).

Il manufatto da impegnarsi è quello già utilizzato dalla Stabia Porto s.r.l. (per una superficie complessiva di mq. 1.080) unitamente al capannone denominato "doganale" (per una superficie complessiva di mq. 820). In particolare il primo fabbricato sarà

destinato in parte ad infopoint, sala d'attesa, punto ristoro, uffici e servizi, mentre il capannone - nelle more dell'eventuale demolizione - sarà destinato a parcheggio di veicoli. Le aree scoperte saranno anch'esse utilizzate a parcheggio di veicoli nonché ad attività comunque asservite al diporto nautico, ferme restando le necessarie esigenze istituzionali, nonchè la delocalizzazione di alcune attività come ad esempio quella del parcheggio attualmente in concessione alla Coop.Porto Antico Stabia a r.l. dal Piazzale Picard alla maggiore area scoperta che si verrà a determinare a seguito della demolizione del capannone doganale.

Il tutto come da allegata planimetria.

Per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi descritti nonchè per la gestione delle attività nelle aree in argomento si procederà a rilasciare apposita concessione pluriennale di "costruzione e gestione" ad un soggetto terzo attraverso apposita procedura ad evidenza pubblica ai sensi del Codice della Navigazione e della normativa vigente in materia.

In considerazione di quanto suddetto, si richiede al Comitato Portuale di deliberare in merito alla destinazione di aree e manufatti indicati in planimetria alla descritta attività turistico diportistica, dando mandato al Presidente di indire apposita procedura di gara per l'individuazione del soggetto concessionario.

Il DIRIGENTE AREA TECNICA

Ing. Pasquale Cascone

IL DIRIGENTE AREA ISTITUZIONALE

Dr. Emilio Squillante

IL SEGRETARIO GENERALE

Dr. Zeno D'Agostino