Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Piano Operativo Triennale 2017-2019

Approvato dal Comitato di Gestione con Delibera n° 23 del 27 Giugno 2017

COMITATO DI GESTIONE

Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale	**Rodolfo Giampieri**
Rappresentante dell'Autorità Marittima	**C.A. Francesco Saverio Ferrara**
Componente designato dalla Regione Abruzzo	**Tommaso Coletti**
Componente designato dalla Regione Marche	**Giulio Piergallini**
Componente designato dal Sindaco del Comune di Ancona	**Ida Simonella**
Componente designato dal Sindaco del Comune di Pesaro	**Raniero De Angelis**
Componente designato dal Sindaco del Comune di Pescara	**Amm. Rinaldo Veri**

Sommario

1. ANALISI DI SCENARIO 1

1.1 Il contesto internazionale e i riflessi sulla portualità nazionale 1

1.2 La riforma dei porti e il sistema portuale del Mare Adriatico Centrale 7

1.3 I traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale 9

1.4 La politica europea delle infrastrutture e dei trasporti 16

2. I PIANI REGOLATORI PORTUALI: STATO DI ATTUAZIONE E PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI 22

2.1 Porto di Pesaro 22

2.2 Porto di Ancona 25

2.3 Porto di San Benedetto del Tronto 42

2.4 Porto di Pescara 44

2.5 Porto di Ortona 46

3. LA SOSTENIBILITA' E LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO STORICO E CULTURALE: FATTORI CHIAVE PER COMPETERE 48

3.1 Implementazione dell'accordo GREENPORT e gestione energetica integrata 51

3.2 Rifiuti dalle navi e dei residui di carico 55

3.3 Azioni per il miglioramento della qualità dell'aria 55

3.4 Audit ambientale 57

3.5 Valorizzazione del patrimonio storico e culturale dei porti, sviluppo del potenziale ricreativo e turistico ed azioni dirette alla conoscenza della portualità e della logistica per la cittadinanza 59

4. LO SVILUPPO DEI SISTEMI INFORMATICI PER IL SUPPORTO DELLA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PORTUALE 64

4.1 Sviluppo del Port Community System e del sistema di accesso in porto 65

4.2 Sperimentare ed implementare approcci innovativi per la gestione dei cicli operativi portuali 66

4.3 Servizi ai passeggeri 66

4.4 Innovazione digitale 68

4.5 Innovazione tecnologica e sviluppo delle infrastrutture 69

5. AZIONI DI GOVERNANCE 71

5.1 Gli obiettivi 73

5.2 Investimenti strategici per lo sviluppo dei traffici passeggeri e merci 81

5.3 Promozione 86

5.4 Fondi Europei 87

5.5 Cantieristica 88

ALLEGATI 90

1. ANALISI DI SCENARIO

1.1 Il contesto internazionale e i riflessi sulla portualità nazionale

L'analisi del contesto geo-economico e la valutazione sulle ripercussioni nella portualità, nell'ambito del trasporto marittimo ed in generale nel contesto della *Blue Economy* risulta sempre più complessa. Se i dati macroeconomici presentati a livello internazionale (UNCTAD, Commissione Europea, OCSE) sono concordi nell'assegnare ai settori dell'economia del mare un ruolo primario nella crescita economica dei Paesi europei, l'incertezza di fondo propria dell'epoca contemporanea rende molto difficile individuare degli elementi di stabilità sistemica; al contrario, stanno emergendo seri fattori di destabilizzazione nel contesto politico ed economico: dalla perdurante situazione di incertezza lungo i Paesi rivieraschi della sponda meridionale del Mediterraneo, fino al Golfo Persico (area MENA), all'emersione degli effetti negativi nella speculazione finanziaria legata allo shipping, con particolare riferimento per ora alle navi di grandi dimensioni di ultima generazione per il trasporto di container e rinfuse solide. Preoccupanti anche i segnali (per ora soltanto dichiarati) di maggiore chiusura al commercio mondiale della nuova amministrazione USA, in un'ottica di confronto con la Repubblica popolare cinese, mentre il trend politico nei Paesi occidentali sembra indicare la cogente esigenza di dare una risposta alle ampie fasce sociali che hanno più sofferto che beneficiato degli effetti della globalizzazione del commercio e della capacità produttiva. Il rapporto World Economic Outlook presentato ad Ottobre 2016 dal FMI pone attenzione a questo fenomeno: *"Il voto sulla Brexit e la campagna elettorale presidenziale in corso degli Stati Uniti hanno messo in evidenza un indebolimento del consenso circa i benefici dell'integrazione economica". "Le preoccupazioni circa l'impatto della concorrenza straniera sui posti di lavoro e sui salari in un contesto di crescita debole hanno rafforzato la presa di politiche protezionistiche, con potenziali implicazioni per i flussi commerciali globali e l'integrazione in senso più ampio".*

Nel suo studio *"Documento di discussione per Assoporti"* gli autori sintetizzano le incertezze e le tendenze di fondo del quadro geopolitico attuale come segue:

- Resistenze alla globalizzazione;

- Spinta alla chiusura delle frontiere e all'applicazione di misure protezionistiche;
- Rimpatrio dell'off shoring;
- Impiego di fonti energetiche alternative al petrolio, in particolare il gas naturale (LNG) che interessa direttamente il settore marittimo;
- La digitalizzazione e più in generale gli effetti dell'innovazione tecnologica sui sistemi produttivi e l'impatto che essa avrà sui volumi trasportati, valutabile, secondo alcune stime, intorno al 6-10% in meno entro il 2025;
- Ridefinizione della politica economica della Cina, che sta passando gradualmente da un modello di sviluppo basato sulla crescita industriale e sulle esportazioni, ad uno basato sui servizi, sui consumi interni e sulla maggiore sostenibilità ambientale della sua economia;
- Finanziarizzazione dell'economia, di cui il settore dello shipping è uno degli esempi più evidenti;
- Espansione economica della Cina verso il subcontinente indiano, l'Europa e l'Africa, che può innescare un'ulteriore reazione di rigetto nei confronti della globalizzazione in molti settori della società.

Tra i pochi elementi costanti nel contesto delle analisi effettuate dal 2012 da questo Ente, rimane il notevole divario tra i tassi di crescita delle economie cosiddette "mature" e le economie dei Paesi di più recente industrializzazione, in particolare nella sud-est asiatico. È sempre il World Economic Outlook ad evidenziare efficacemente il differenziale di crescita.

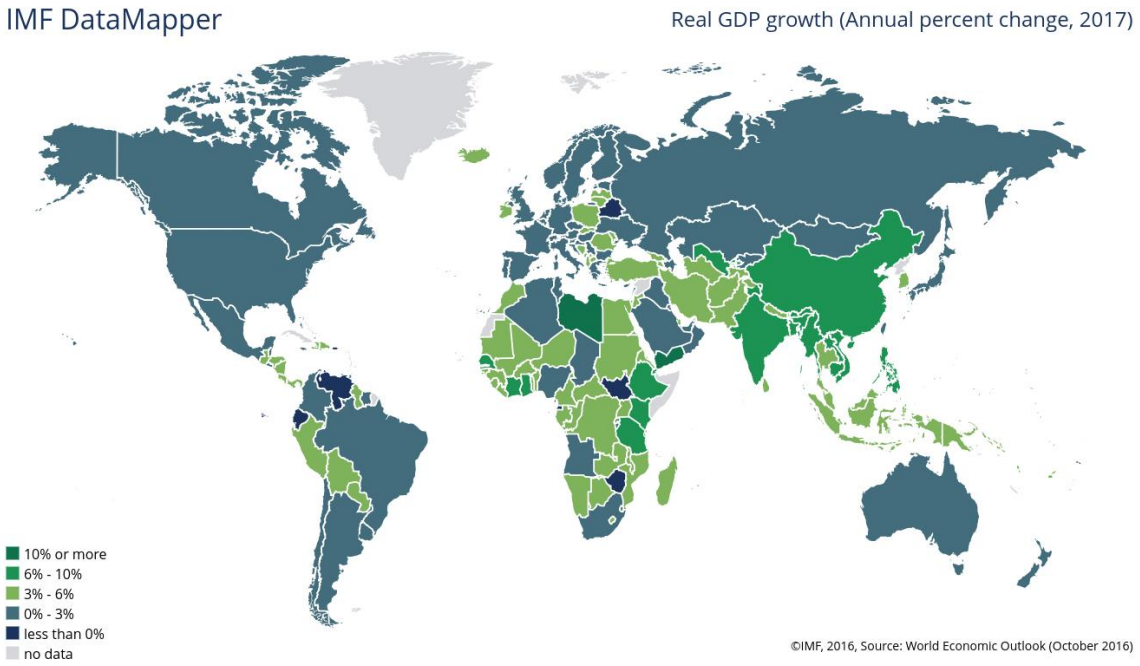


Figura 1: Previsioni della crescita del PIL per il 2017 (fonte: IMF World Economic Outlook 2016)

Nella nota 21/2016 il MISE commenta il documento del Fondo Monetario Internazionale evidenziando che il Pil dell'eurozona dovrebbe aumentare dell'1,7% nel 2016 e dell'1,5% nel 2017. Resta ancora l'incertezza legata all'impatto della Brexit.

Tra i principali Paesi dell'eurozona, il Pil della Germania si prevede in crescita dell'1,7% nel 2016 e dell'1,4% nel 2017, mentre la crescita francese è prevista attestarsi all'1,3%. Più prudenti le stime relative alla crescita del PIL domestico, con il Documento programmatico di bilancio 2017 del Governo Italiano che stima la crescita 2016 allo 0,8% e per il 2017 all' 1% (0,7% secondo il rapporto *World Economic Outlook* di Gennaio 2017). In generale la crescita della zona Euro (1,8%) rimane meno della metà della crescita media mondiale (3,6%) e un terzo di quella Paesi dell'Asia emergente (giunta ormai al 7%). Per quanto riguarda la posizione del Paese nel contesto internazionale, il rapporto SACE (Società della Cassa Depositi e Prestiti) stima una crescita export nel periodo 2017-2019, con un incremento medio del 3,9% nel triennio.. Anche in questo caso permane però una forte variabilità; inoltre il contributo diretto del commercio internazionale alla crescita del PIL

sembra essere divenuto molto più blando, se si raffrontano i volumi degli scambi esistenti tra zona Euro e economie asiatiche con i differenti andamenti dei rispettivi PIL. Il contesto economico porta gli estensori del citato studio "*Documento di discussione per Assoporti*" a prevedere nel prossimo quinquiennio una "crescita molto modesta" del traffico marittimo, con il proseguimento delle ripercussioni sulle compagnie armatoriali, soprattutto nel settore dei container. Una previsione condivisa anche dagli estensori del rapporto SRM "Port Indicators" che, oltre a rimarcare la sempre maggiore concentrazione della capacità di trasporto contenitori in un numero sempre più ristretto di compagnie, prevede che al 2019 la flotta mondiale delle navi container crescerà del 31,5% nel settore tra i 18 ed i 21.000 TEU, del 9,7% nel settore 10-13.000 e del 11% nel settore intermedio. La scelta delle compagnie armatoriali di puntare sul gigantismo navale impatta notevolmente sugli scali, come già diversi studi hanno avuto modo di evidenziare: dalla necessità di adattare i terminal e i bacini portuali alle nuove esigenze del naviglio, sino ai picchi di attività con notevoli complessità organizzative e gestionali che, se non risolte, comportano l'intasamento dei terminal e ritardi, con effetto domino su tutta la catena logistica. Inoltre, il persistere della situazione di eccesso di stiva sulla rotta Asia-Europa, con la conseguente compressione dei noli, porta le compagnie a riversare sui porti una parte dei costi da sostenere, chiedendo tariffe più competitive o maggiori servizi.

Il traffico marittimo intramediterraneo e con l'area del Medio Oriente, nonostante le forti tensioni geopolitiche che affliggono l'area, continua a mantenere volumi competitivi, trainato in particolare dalla Turchia, primo partner commerciale dell'Italia nell'area. Lo studio SRM "*Port Indicators*" stima in oltre 50 miliardi di Euro l'interscambio tra il nostro Paese e le controparti dell'area nel 2016. E' su queste direttrici che l'Italia importa parte rilevante dell'approvvigionamento energetico, un traffico che contribuisce a rendere il Paese il primo partner commerciale nell'import-export via mare verso i Paesi MENA[1]. L'area ha visto nel 2015 l'ultimazione dei lavori di raddoppio del Canale di Suez,

[1] Acronimo per *Middle East and North Africa*

un'opera che consente di aumentare la capacità di transito del traffico marittimo mondiale in Mediterraneo, con potenziali vantaggi per la portualità della regione. In questi anni tuttavia, le condizioni del contesto economico generale, ed in particolare il basso costo del carburante, hanno reso meno competitivo l'attraversamento del canale rispetto alla circumnavigazione dell'Africa per molte rotte tra Asia e coste atlantiche, anche a causa dell'ampliamento del canale di Panama. Soltanto nei primi mesi di quest'anno si sta registrando una leggera crescita del traffico, anche grazie a politiche tariffarie competitive messe in atto dall'Autorità del Canale, che resta naturalmente punto di passaggio obbligato per il trasporto marittimo da e per i Paesi mediterranei e medio-orientali. In questa regione, il trasporto marittimo risente in maniera molto limitata delle criticità derivanti dal gigantismo navale, e vede invece proseguire con dinamismo lo sviluppo delle linee container e RORO, caratterizzate da maggiore flessibilità organizzativa e più semplici da gestire anche per i terminal di dimensioni più limitate. Ne è un esempio concreto la mancata concentrazione dei traffici negli scali italiani in questi anni. Il traffico RO-PAX rappresenta una componente di rilevo strategico del mercato RORO, servendo contemporaneamente il mercato merci e passeggeri. Sviluppatosi prevalentemente per garantire la contiguità territoriale del Paese verso le isole maggiori, il traffico traghetti ha negli anni consolidato anche la dimensione internazionale, soprattutto in Adriatico e sulle relazioni nord-sud del Mediterraneo Occidentale. In termini di tipologia di trasporto, il traffico traghetti è un comparto che vede l'Italia leader assoluto in Europa nel Bacino del Mar Mediterraneo e del Mar Nero, davanti a Spagna e Grecia che pur hanno puntato in modo significativo sullo sviluppo del settore. Nel settore passeggeri l'Italia, pur risentendo negli ultimi anni di un andamento del traffico da stabile a negativo, con una quota vicina al 20% della domanda complessiva, è per numero di passeggeri seconda solo alla Grecia.

Per quanto riguarda il **traffico crocieristico**, l'Italia rappresenta il primo Paese mediterraneo. Ancorché fortemente diffuso nei porti nazionali, i volumi dei passeggeri ed il numero di toccate sono invece molto concentrati su poli principali:

Civitavecchia, Venezia, Napoli e Genova, legati all'attrattività turistica ed alla capacità di fornire servizi a terra alle navi e ai passeggeri. i dati dei recenti studi delle principali associazioni di settore (CLIA, CLIA Europe) confermano per il Mediterraneo un buon potenziale di crescita, anche se a tassi più lenti rispetto a quelli degli ultimi 15 anni. Tuttavia rimangono degli elementi esogeni capaci di influenzare notevolmente le decisioni degli armatori sul posizionamento delle navi: se da un lato l'Adriatico sta sperimentando "l'effetto Venezia", il calo di toccate conseguente ai limiti all'accessibilità nautica del porto di Venezia per le navi da oltre 40.000 TSL, d'altra parte la situazione di insicurezza del versante meridionale del Mediterraneo riduce il numero di possibili itinerari. Inoltre, al fine di accrescere le economie di scala e facilitare la penetrazione del mercato, le principali compagnie di crociera si stanno orientando per l'aumento della stazza delle nuove navi. Conseguentemente, i porti devono essere in grado di offrire soluzioni adeguate per l'ormeggio e la gestione di maggiori flussi di passeggeri. Ne deriva che l'eventuale conferma delle limitazioni alla navigazione nella laguna di Venezia, senza individuare una soluzione alternativa che consenta l'accesso delle grandi navi, comporterebbe una significativa riduzione del traffico nei porti del medio ed alto Adriatico, con conseguente impatto negativo in termini di opportunità di investimenti e nuovi posti di lavoro.

1.2 La riforma dei porti e il sistema portuale del Mare Adriatico Centrale

Con la pubblicazione del D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169, è stata avviata la riforma della portualità nazionale. Le linee guida della riforma riguardano:

- Miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico nazionale;
- Sviluppo del traffico di merci e passeggeri e dell'intermodalità;
- Governance più snella e capace di accompagnare le imprese nelle sfide di mercato;
- Ruolo attivo del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nella funzione di coordinamento dei sistemi portuali.

La sfida maggiore risiede nel nuovo approccio sistemico locale e nazionale a cui la portualità del Paese è chiamata, per poter meglio esprimere il proprio potenziale a servizio dell'economia nazionale.

Nell'area medio adriatica è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, con competenza sui 6 porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, lungo 215 km di costa.

Un sistema al cui interno operano oltre 8.000 lavoratori a servizio dello sviluppo dell'economia del mare nei suoi settori principali: cantieristica, turismo, logistica, trasporto passeggeri, pesca, trasporto merci. L'ADSP è chiamata nel prossimo triennio ad affrontare la sfida di integrare i 6 porti in un unico sistema, valorizzandone le sinergie, rafforzando le connessioni con il proprio hinterland di riferimento e favorendo la connessione dei porti alle reti di trasporto strategiche nazionali. L'ADSP sarà chiamata in particolare a interpretare in maniera ottimale il vantaggio di posizione e la dotazione infrastrutturale retrostante per connettere i porti ai nodi logistici retrostanti, fino alla costa tirrenica ed ai valichi alpini. Al centro della costa adriatica italiana, i porti dell'ADSP rappresentano snodi essenziali delle catene logistiche tra Europa e Mediterraneo Orientale, ma anche potenziali varchi d'accesso per i flussi di merci e passeggeri in transito da e per i porti tirrenici. Come sarà illustrato nei capitoli successivi, per sviluppare il potenziale della portualità medio adriatica sarà essenziale proseguire con determinazione gli

investimenti infrastrutturali già avviati e pianificati, accelerandone gli iter grazie alle innovazioni legislative che rappresentano degli elementi essenziali per l'implementazione della riforma portuale: dalle innovazioni in materia di Pianificazione portuale, sino alle semplificazioni introdotte sul complesso di norme inerenti i dragaggi. Inoltre, l'azione dell'Autorità di Sistema Portuale dovrà essere orientata all'introduzione delle innovazioni per il miglioramento dei servizi alle merci ed ai passeggeri: le cosiddette info-strutture a sostegno del processo di digitalizzazione della catena logistica e della comunicazione in tempo reale all'utenza.

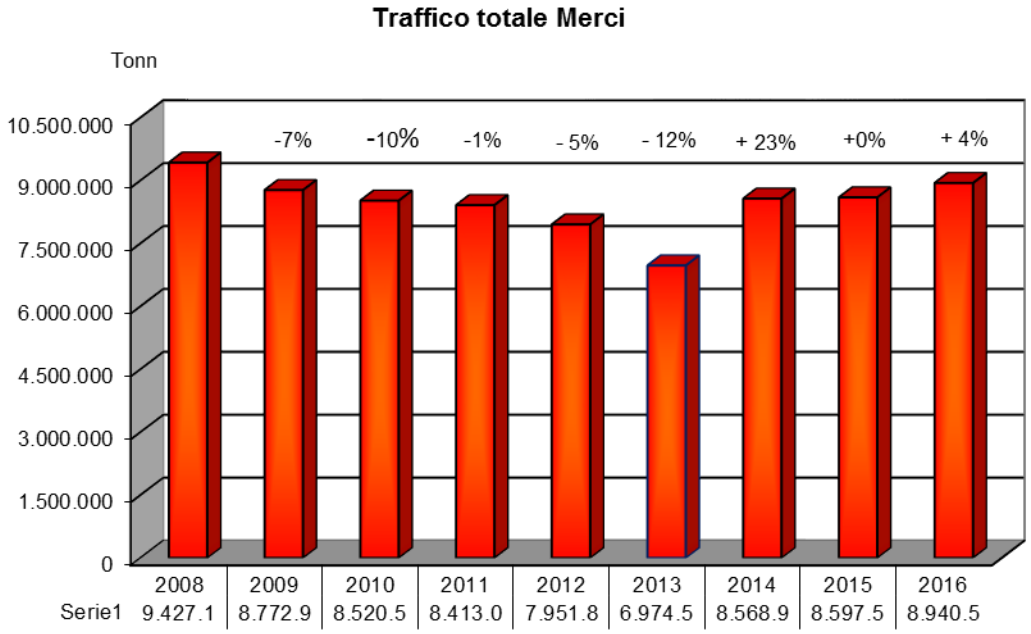
La cooperazione istituzionale con le autorità che sino all'avvio del nuovo Ente avevano competenza per lo sviluppo e la gestione dei porti ora inseriti nel Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale dovrà essere costante per permettere una transizione al nuovo assetto istituzionale che non infici gli investimenti pubblici attualmente in avviati o in iter, nonché per massimizzare il costante scambio di opportunità e sinergie con i sistemi produttivi e di consumo dei territori di riferimento.

A livello nazionale sarà essenziale un forte coordinamento con le altre Autorità di Sistema portuali e con il competente Ministero nell'ambito della Conferenza delle Autorità di Sistema Portuali per valorizzare il contributo ed i ruoli dei porti del medio adriatico nella portualità nazionale.

1.3 I traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

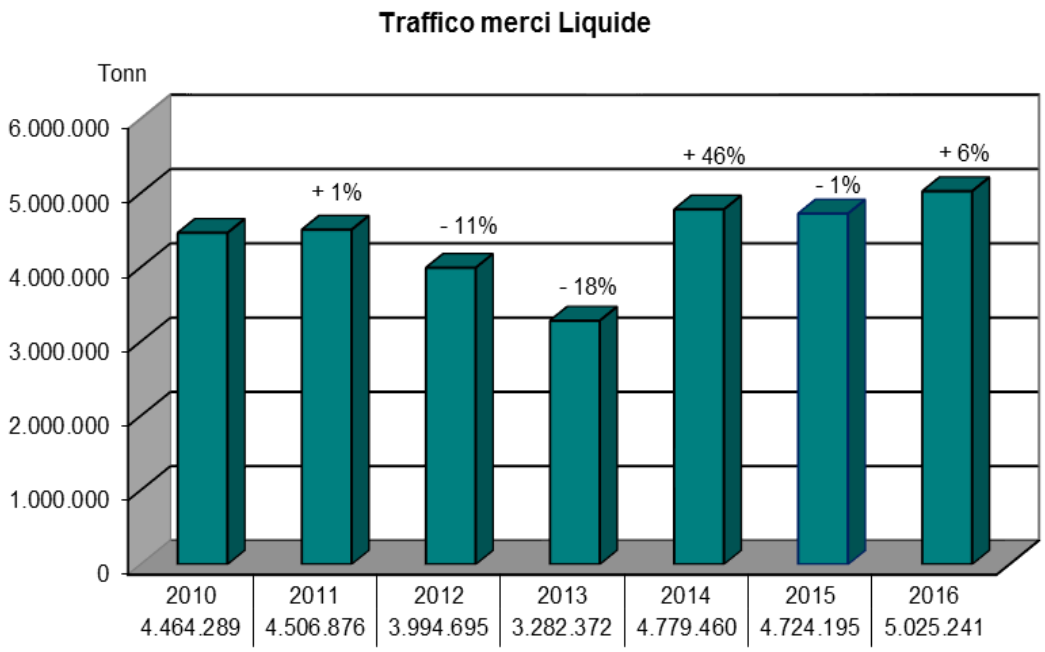
I TRAFFICI DEL PORTO DI ANCONA

Il porto di Ancona ha visto nel 2016 4.560 toccate di navi e la movimentazione di 8.940.503 tonnellate di merci, pari a + 4% rispetto allo scorso anno. Si tratta del miglior risultato dal 2009, come mostra il grafico che segue, a conferma del progressivo recupero di movimentazione merci in imbarco e sbarco dopo la profonda crisi economica internazionale iniziata nel 2008.



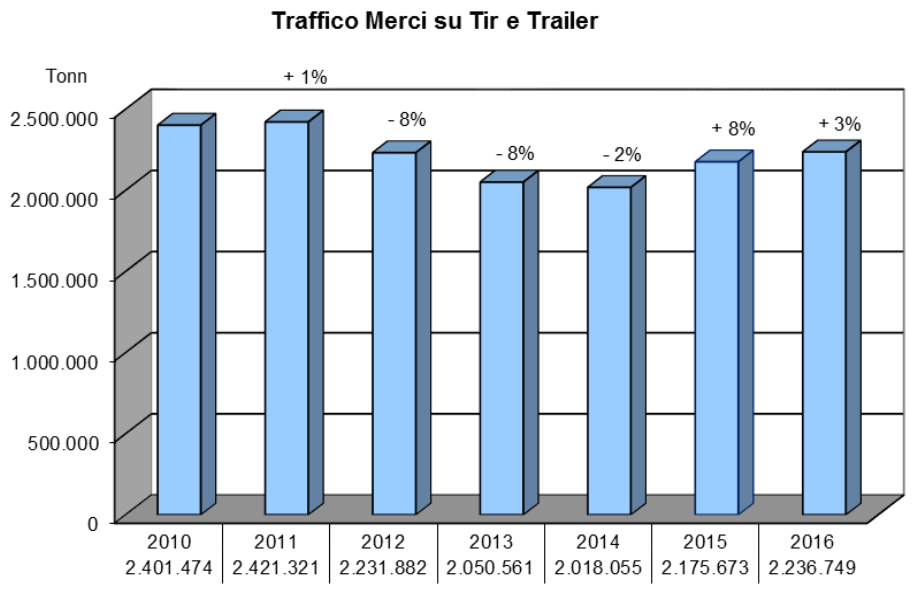
Rispetto al 2010, la composizione del traffico merci è rimasta fondamentalmente invariata: è aumentato, seppur di poco, il peso delle merci liquide, che nel 2016 rappresentano il 56% del traffico totale del porto di Ancona, così come la rilevanza delle merci in container (dal 10% al 14% del totale), mentre è calato il peso delle merci nei Tir e nei Trailer (da 28% a 25%) e soprattutto quello delle rinfuse solide, che passa dal 10% al 5%.

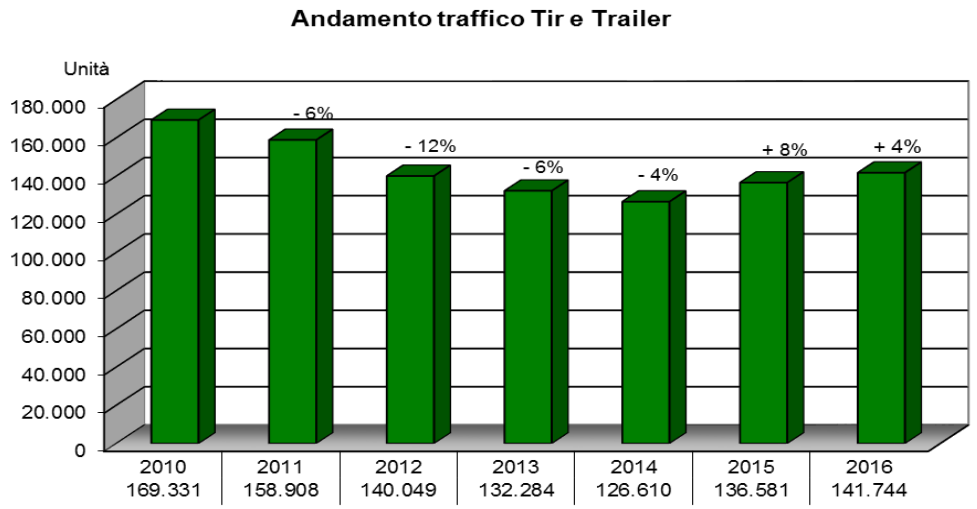
Le merci liquide hanno segnato una crescita del 6% rispetto al 2015, con 5.025.241 tonnellate. In particolare, è cresciuta sensibilmente la movimentazione di petrolio greggio (3.314.273 ton, + 11%).



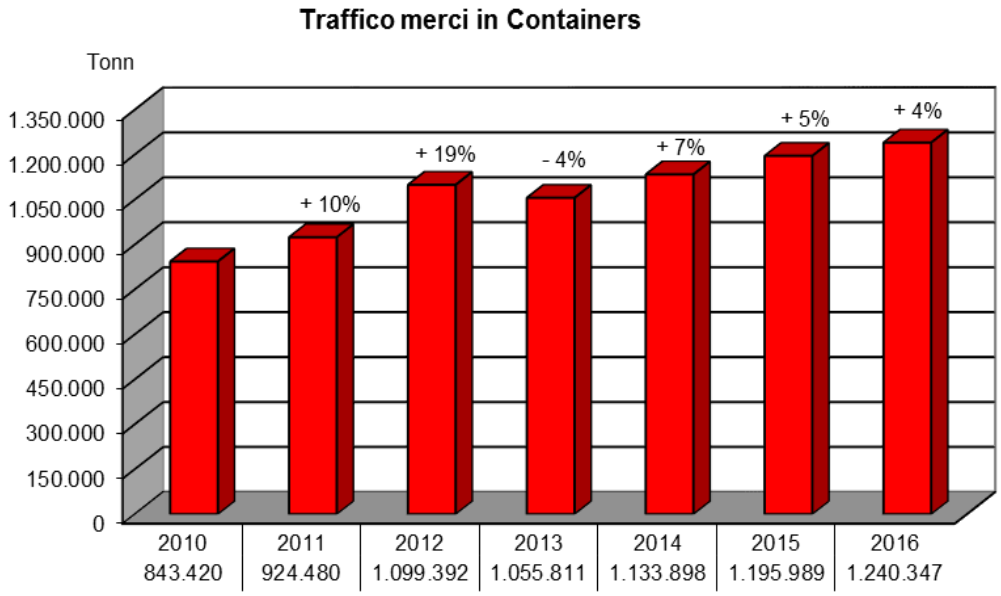
Le merci su nave traghetto nel 2016 sono state pari a 2.236.749 tonnellate, + 3% vs. 2015. Un risultato positivo in controtendenza rispetto ai cali registrati negli ultimi anni. L'83% di questo traffico è diretto o proveniente dalla Grecia (1.849.540 tonnellate), il 10% (228.864 tonnellate) riguarda la direttrice albanese mentre il restante si divide tra Croazia, Turchia e Italia. Il 41% delle merci che viaggiano su Tir e Trailer, pari a 915.079 tonnellate, è rappresentato da prodotti dell'agricoltura, della caccia e della pesca e da prodotti alimentari. Altre tipologie di merci trasportate su Tir e Trailer sono: metalli non ferrosi (112.605 tonnellate, pari al 5% del totale), abbigliamento e prodotti tessili (98.094 ton, pari al 4%), legno e prodotti in legno (77.931 tonnellate, 3% del totale). Anche il numero di Tir e Trailer è in crescita nel 2016 con 141.744 transiti, pari a + 4% vs. 2015. In particolare la linea Ancona-Durazzo ha più che raddoppiato il traffico del 2015, superando anche per la prima volta il numero di mezzi commerciali in transito sui traghetti per la Croazia,

che pure registra volumi positivi nel 2016 (9.933 mezzi, + 8%). E' invece in leggero calo il traffico con la Grecia (114.231 mezzi, pari a – 3% vs. 2015).

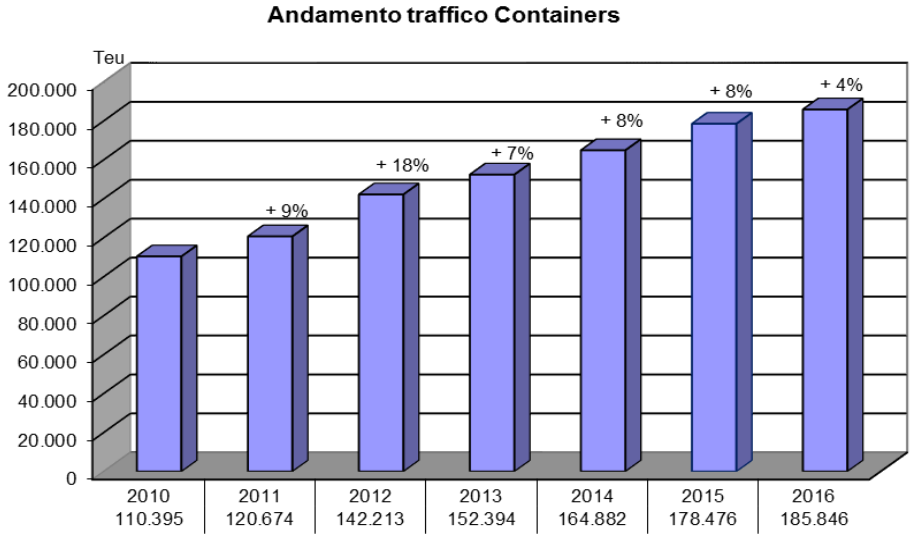




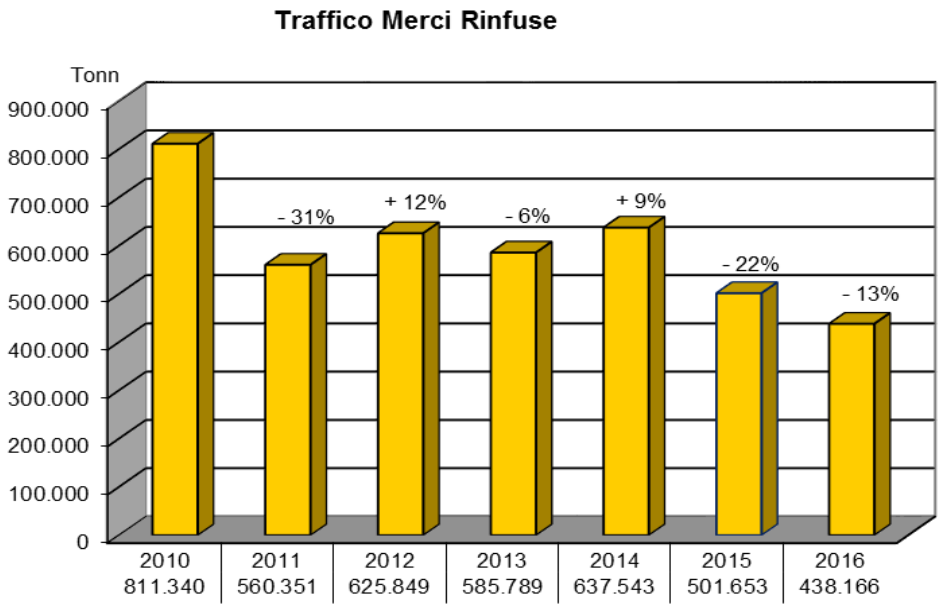
Prosegue anche nel 2016 l'andamento positivo del traffico container con 1.240.347 tonnellate di merci, pari a + 4% rispetto al 2015. Si tratta di un traffico che riguarda principalmente le connessioni con i porti hub di Trieste, Gioia Tauro, Pireo e Malta (l'82% del totale).



Le tipologie di merce prevalenti sono i prodotti alimentari e dell'agricoltura (312.001 tonnellate, pari al 25% del totale) e i prodotti chimici e artificiali (307.653, anch'essi 25% del totale). Seguono le apparecchiature meccaniche di vario tipo (elettroniche, informatiche, medicali) con 126.861 tonnellate, pari al 10%. Nel 2016 i Teu in transito nello scalo dorico sono stati 185.846, pari a + 4% rispetto al 2015, confermando l'andamento costantemente positivo di questa tipologia di traffico nel porto di Ancona.

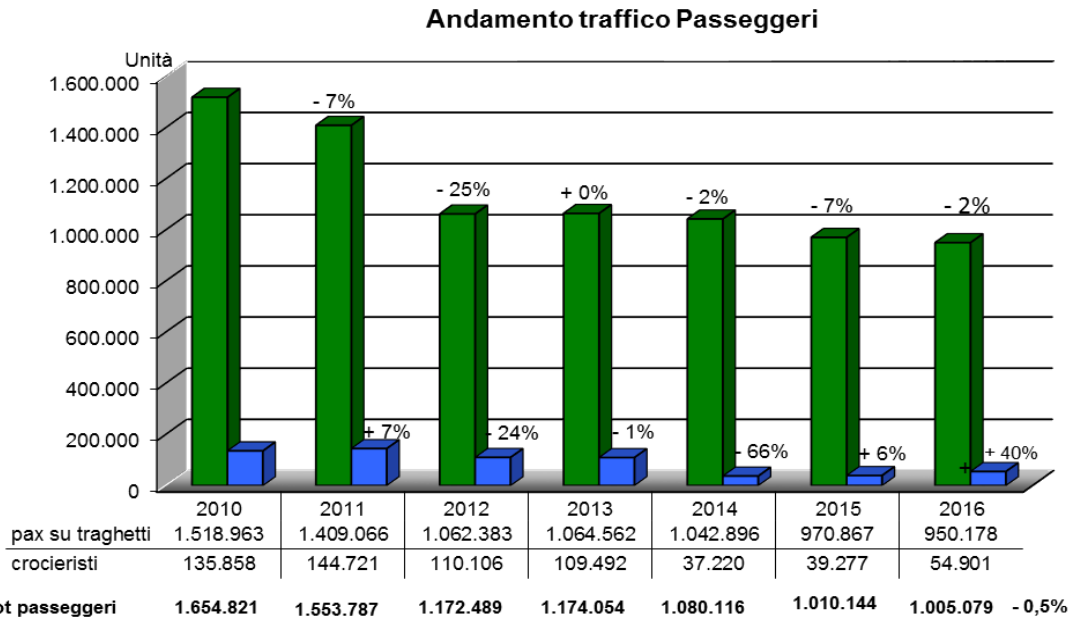


Ancora negativi invece i traffici rinfuse e general cargo: 438.166 tonnellate, pari a -13% rispetto all'anno precedente. Si tratta di una tipologia di traffico in costante declino nel porto di Ancona soprattutto a causa del progressivo calo dell'importazione di carbone dovuta al graduale abbandono delle fonti energetiche più inquinanti nella produzione di energia elettrica.



Vi sono tuttavia alcune tipologie merceologiche con un andamento più dinamico, quali la movimentazione di prodotti metallurgici, minerali di ferro e minerali e metalli non ferrosi che nel 2016 raggiunge 110.954 tonnellate, pari a + 6% rispetto al 2015 e in costante aumento negli ultimi 4 anni.

Infine, con riferimento ai passeggeri, sono transitati dal porto di Ancona nel 2016 1.005.079 persone, pari a - 1% rispetto al 2016. Il calo si registra nel traffico traghetti, 950.178 transiti, pari a -2% vs. 2015, ed in particolare la direttrice greca (68% del traffico totale), con - 5% rispetto al 2015. In contrazione anche la direttrice croata (- 10%), bilanciata dalla crescita sulla direttrice albanese: 73.465 transiti, più del doppio di quanto realizzato nel 2015. Molto positivo il traffico crocieristico con 54.901 passeggeri, pari a + 40% rispetto al 2015. In particolare, i crocieristi che hanno scelto Ancona come *home port*, sono stati 10.896 (+ 63%), mentre i crocieristi che sono transiti per lo scalo dorico sono stati 44.005 (+35%).



I TRAFFICI DEL PORTO DI PESARO:

Il porto è interessato unicamente da traffico di passeggeri riconducibile al servizio di linea attivo da giugno a settembre con la Croazia: imbarcati 4.002 passeggeri e sbarcati n. 3211 per un totale di 7.213 passeggeri e 56 toccate nave.

I TRAFFICI DEL PORTO DI PESCARA:

Nel porto di Pescara sono transitati 3.930 passeggeri sulla direttrice croata e sono state movimentate 126.558 tonnellate di rinfuse liquide (benzina super e gasolio). I traffici commerciali sono comunque completamente interrotti dal luglio 2016 a causa dei problemi strutturali legati all'interramento dei fondali del bacino portuale.

I TRAFFICI DEL PORTO DI DI ORTONA:

Lo scalo nel 2016 ha movimentato complessivamente 1.019.041 tonnellate di merci, ripartite come da tabella seguente:

	TONNELLATE
RINFUSE LIQUIDE (prodotti petroliferi raffinati)	430.337
RINFUSE SOLIDE	438.014
MERCI SOLIDE	178.174
MERCI PERICOLOSE	298
TOTALE MERCI	1.019.041

I passeggeri movimentati sono stati 653 da/per la Croazia.

1.4 La politica europea delle infrastrutture e dei trasporti

Nel 2011 la Commissione Europea ha pubblicato il nuovo Libro Bianco dei trasporti, in cui definisce le priorità della politica infrastrutturale e dei trasporti fino al 2050.[2] La principale sfida individuata consiste nell'interrompere la dipendenza del sistema dei trasporti dal petrolio, senza sacrificarne l'efficienza e compromettere la mobilità, ma anzi garantendo un uso più efficace delle risorse. Per quanto riguarda il trasporto merci, la Commissione individua come priorità lo sviluppo di un'adeguata dotazione infrastrutturale, specialmente attraverso i confini nazionali, in grado di supportare l'ottimizzazione delle catene logistiche e l'utilizzo delle tecnologie per il monitoraggio dei traffici e dei carichi. Il trasporto ferroviario costituisce la sfida più ambiziosa per la politica europea dei trasporti, avendo come obiettivo di "garantire i cambiamenti strutturali che consentano al trasporto ferroviario di competere efficacemente e di trasportare una porzione più significativa di merci (ma anche di passeggeri) sulle medie e lunghe distanze." Con riferimento alla portualità, il Libro Bianco sostiene la necessità di "un numero maggiore di punti di ingresso efficienti sui mercati europei, per evitare inutili flussi di traffico attraverso l'Europa." L'efficienza dei porti europei va rafforzata, secondo la Commissione, attraverso connessioni più efficienti con l'entroterra per gestire i volumi di merci in transito.

Per raggiungere gli obiettivi delineati nel Libro Bianco, sono stati emanati i Regolamenti 1315/2013 e 1316/2013 che definiscono, rispettivamente, le linee guida delle reti TEN-T e il Meccanismo per collegare l'Europa, strumento finanziario per raggiungere gli obiettivi della politica.

Tale meccanismo definisce, all'interno di un unico quadro giuridico, le condizioni, metodi e procedure per la concessione di un contributo finanziario dell'Unione Europea alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali nei predetti tre settori. Nel settore dei trasporti il CEF fornirà in particolare sostegno ai

[2] Cit.

progetti di interesse comune, che perseguono gli obiettivi di eliminare le strozzature e realizzare i collegamenti mancanti; che garantiscono nel lungo periodo trasporti sostenibili ed efficienti e ottimizzeranno l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto. Parallelamente all'adozione di questo nuovo quadro giuridico finanziario, l'UE ha adottato il regolamento n.1315/2013 "sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti" TEN-T. Nello specifico, l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti è costituita dall'infrastruttura per il trasporto ferroviario, il trasporto sulle vie navigabili interne, il trasporto stradale, il trasporto marittimo, il trasporto aereo e il trasporto multimodale. La rete infrastrutturale europea è stata configurata con due livelli: la rete centrale (core network) e la rete globale (*comprehensive* network) La rete globale alimenterà la rete centrale di trasporto che consiste in quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti e rispecchia l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale. La rete centrale (core network) avrà il compito di eliminare le strozzature della rete, di ammodernarla e di snellire le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e merci. La rete centrale si sovrappone alla rete globale e rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale e si concentra su: collegamenti transfrontalieri, nodi multimodali e collegamenti con le reti di trasporto dei Paesi vicini. Lo strumento per l'attuazione coordinata della rete centrale è rappresentato dai corridoi, che facilitano la realizzazione coordinata della rete centrale e includono i porti marittimi, gli aeroporti e i loro accessi. La nuova rete centrale interesserà quasi un centinaio di porti, 37 aeroporti, 15.000 chilometri di linee ferroviarie convertite all'alta velocità e 35 grandi progetti transfrontalieri.

Il citato Meccanismo per collegare l'Europa stabilisce inoltre la ripartizione delle risorse, pari a circa a 33 miliardi di euro, da mettere a disposizione nel quadro finanziario pluriennale relativo agli anni 2014-2020, di cui 11,3 Mld provenienti dal

Fondo di coesione (a quest'ultimo possono accedervi solo gli Stati con PIL pro capite inferiore al 90% della media UE-27; l'Italia non potrà pertanto beneficiarne).

Nelle intenzioni della Commissione, i 26,25 miliardi per i trasporti agiranno come "capitale di avviamento" per stimolare ulteriori investimenti da parte degli Stati membri e dei privati. I finanziamenti TEN-T eserciteranno quindi un forte effetto leva attraendo finanziamenti privati e strumenti finanziari innovativi, come le garanzie e i project bond.

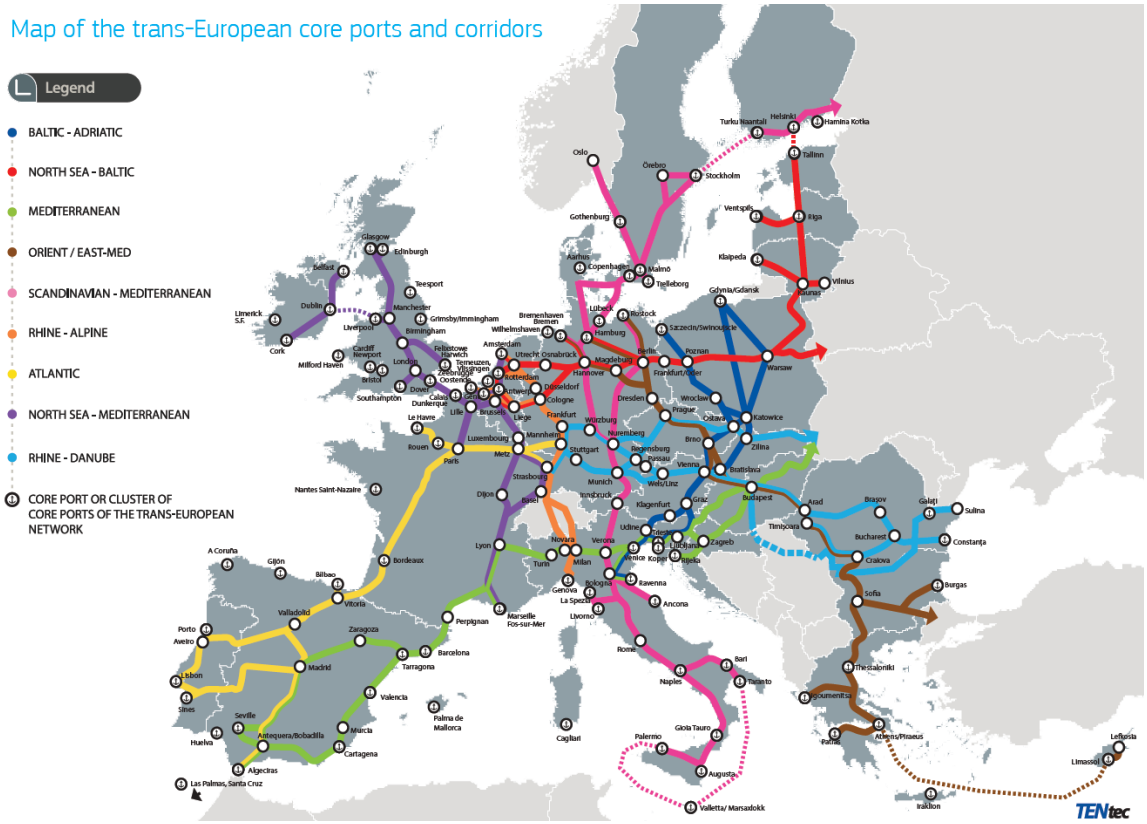


Immagine 2:I porti della rete centrale europea ed i relativi corridoi.

Proseguendo nella logica della messa in rete dei nodi (porti, aeroporti, nodi urbani) tramite archi (connessioni ferroviarie, stradali, fluviali e marittime) la Commissione ha definito nove corridoi da realizzare nella rete centrale. Dei nove nuovi corridoi europei quattro attraversano e sono di diretto interesse per l'Italia:

- il corridoio 1 Baltico-Adriatico;
- il corridoio 3 Mediterraneo;

- il corridoio 5 Scandinavo Mediterraneo, che da Bologna si estende ad Ancona;
- il corridoio 6 Reno-Alpi

Il regolamento 1315/2013 definisce gli standard comuni per ciascun tipo di infrastruttura. Con riferimento allo sviluppo del trasporto marittimo, il Regolamento prevede le seguenti priorità:

- promuovere le autostrade del mare, compresa la navigazione su rotte brevi, favorire lo sviluppo delle connessioni con l'entroterra e, in particolare, sviluppare misure che migliorino le prestazioni ambientali del trasporto marittimo secondo i requisiti applicabili in conformità del diritto dell'Unione o degli accordi internazionali pertinenti;
- l'interconnessione dei porti marittimi con le vie navigabili interne;
- c) l'attuazione del VTMIS e dei servizi marittimi elettronici;
- d) l'introduzione di nuove tecnologie e l'innovazione per la promozione di combustibili alternativi e il trasporto marittimo ad efficienza energetica, ivi compreso il GNL;
- e) modernizzare ed estendere la capacità dell'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale.
- per i porti della rete centrale è prioritaria la disponibilità di carburanti puliti alternativi.

Il medesimo Regolamento prevede inoltre le figure dei coordinatori di corridoio, con la funzione di facilitare l'implementazione dei principali progetti transfrontalieri ed assicurare l'omogeneo sviluppo delle infrastrutture pertinenti. Con riferimento al corridoio Scandinavo-Mediterraneo, l'Autorità portuale di Ancona/Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale continua a partecipare alle riunioni del forum di corridoio promosse da Pat Cox, coordinatore. Si è contribuito a definire i contenuti degli interventi prioritari di interesse per il porto, riportati nella tabella sottostante.

Progetto	Costo (M EUR)	Risorse pubbliche/private disponibili (S/N)
Migliorare l'accessibilità nautica		
Approfondimento fondali a -14 metri	12,0	Parzialmente
Completamento della diga di sottoflutto e taglio del molo nord	45,0	Parzialmente
Migliorare le strutture portuale per il traffic merci e RO/PAX		
Completamento della banchina rettilinea	62,5	Parzialmente y
Adattamento delle aree industriali dismesse a funzioni logistico-portuali	1,5	S
Nuovo RO/PAX terminal **e** viabilità d'accesso alle aree portuali di imbarco	2	S
Nuovi ormeggi per le navi RO-PAX	N.D.	S
Collegamento alla grande viabilità	N.D.	Project financing
Sviluppo del trasporto intermodale		
Opere relative allo Scalo Marotti come terminal intermodale	4,2	Parzialmente
Estensione ed elettrificazione dei binari di presa e consegna per l'accesso in porto.	N.D.	Parzialmente y
allungamento del fascio di binari in nuova darsena;	N.D.	S
Altro		
Nuovo terminal passeggeri nel porto storico	8 (stima)	project financing

Relativamente alla tematica dei carburanti puliti alternativi, non risulta ancora espresso un chiaro orientamento nello *shipping* rispetto alla soluzione più efficiente. Tuttavia la Commissione sta fortemente promuovendo il GNL (gas naturale liquefatto) come principale opzione, anche sulla scorta delle esperienze nel mar Baltico. Si riporta a tale proposito un sunto della direttiva 2014/94/UE, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La direttiva stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. La direttiva stabilisce requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali degli Stati membri, nonché le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti. È previsto che ciascuno Stato membro invii il piano nazionale entro il 2016.

Nel frattempo l'Italia, nel recepire la direttiva 2012/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, relativa al tenore di zolfo dei combustibili

per uso marittimo, ha introdotto la possibilità che siano adottati limiti più severi (massimo 0,1% di zolfo nel combustibile) dal 2018 per Adriatico e Ionio e dal 2020 nei mari italiani tutti, a condizione che analoga decisione sia presa anche dagli stati membri che si affacciano su detti mari.

Infine va menzionata l'implementazione della strategia dell'Unione europea per la regione adriatica e ionica. La strategia è articolata attorno a quattro pilastri interdipendenti di rilevanza strategica:

1. Crescita blu
2. Collegare la regione (reti di trasporti ed energia)
3. Qualità ambientale
4. Turismo sostenibile

L'obiettivo del secondo pilastro è migliorare la connettività nei trasporti e nell'energia nella regione e con il resto dell'Europa. Le azioni prioritarie sono relative a: controllo coordinato del traffico marittimo e del trasporto multimodale, la sicurezza del traffico marittimo, lo sviluppo di porti intermodali moderni che lavorino in cluster, il miglioramento delle connessioni intermodali con l'entroterra per sostenere la crescita del trasporto marittimo di merci. Temi dunque coerenti con le principali politiche comunitarie di settore. La valenza della strategia infatti è la messa a sistema delle politiche di settore nazionali e comunitarie in un contesto macroregionale, al fine di rafforzare l'omogenea armonizzazione delle politiche e delle azioni in un contesto cooperativo.

2. I PIANI REGOLATORI PORTUALI: STATO DI ATTUAZIONE E PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

Si riporta, di seguito, un riepilogo degli strumenti di pianificazione territoriale oggi vigenti in ciascuno dei porti ricadenti nelle competenze istituzionali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, nonché dei connessi interventi infrastrutturali in atto.

Resta comunque inteso che per gli stessi porti, secondo quanto stabilito dal D. Lgs. n. 169/2016, la suddetta pianificazione dovrà essere disciplinata in maniera sinergica da un unico Piano Regolatore di Sistema Portuale.

2.1 Porto di Pesaro

LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Per il porto di Pesaro, con Decreto della locale Capitaneria di Porto n. 04 in data 01/03/2004, risulta adottata in via definitiva una nuova proposta di Piano Regolatore Portuale, che riprende le opere a mare già previste dalla variante allo stesso strumento relativa all'anno 2001 (con la sola aggiunta del tombamento della radice del porto canale finalizzata al miglioramento della viabilità) e disciplina le aree a terra indicando le destinazioni funzionali e le opere di urbanizzazione. Per la suddetta proposta di P.R.P., tuttavia, non è stato ancora conseguito il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – Terza Sezione, in quanto alcune revisioni ed integrazioni prescritte – alla luce di talune incongruenze – dallo stesso consesso con voto n. 99 in data 26/11/2008, ad oggi, non sono state prodotte.

PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI INTERESSE STRATEGICO

Si riepilogano, di seguito, i principali interventi infrastrutturali in atto, i quali ad oggi, in base alle previgenti disposizioni normative, ricadono ancora tra le competenze del locale Provveditorato alle Opere Pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

1. Realizzazione di palancolato di protezione e banchinamento (lunghezza m 80,00 c.ca) nel lato nord della darsena commerciale (lavori avviati).
2. Realizzazione di nuovi impianti di pubblica illuminazione e videosorveglianza (lavori avviati).
3. Ristrutturazione di edificio demaniale asservito alle amministrazioni militari (lavori avviati);
4. Lavori di manutenzione straordinaria delle opere d'arte portuali.

Sarà comunque compito della neo-istituita Autorità di Sistema Portuale intraprendere, nei prossimi anni, gli impegni relativi alle opere infrastrutturali per le quali, ancorché previste dal vigente Piano Regolatore Portuale, non risulti ancora avviato uno specifico procedimento amministrativo. In particolare, la variante al PRP del porto di Pesaro, prevede:

- Ripristino delle quote dei fondali dei bacini interni: a tal proposito assume rilievo la necessità di una manutenzione dei fondali della calata Caio Duilio, specie nella zona più prossima alla radice, dove sono emerse criticità per l'ormeggio di unità da diporto e da pesca, temporaneamente allocate altrove;

- Completamento del banchinamento sud-est della Darsena Commerciale in direzione del vecchio Molo di Ponente;

- Prosecuzione della demolizione del vecchio Molo di Ponente medesimo;

- A realizzazione delle opere di completamento della Nuova Darsena, (parte diga Nord), adeguamento dei fondali come da previsione del Piano

Regolatore Portuale alla profondità di 5/5,5 metri (auspicabile quota operativa).

Con riferimento alla necessità di dragaggio, sarà opportuno valutare la possibilità della realizzazione di una cassa di colmata sul lato esterno della diga del fanale verde, avviando gli studi preliminari necessari.

2.2 Porto di Ancona

LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Nel porto di Ancona, vige oggi, ai sensi della Legge n. 84/1994 così come da ultimo modificata ed integrata, il Piano Regolatore Portuale approvato – nella sua ultima variante – con D. M. Ll. Pp. n. 1604 in data 14/07/1988. Tale piano, sottoposto negli ultimi anni a vari adeguamenti tecnico-funzionali connessi alla realizzazione di alcune opere puntuali, stabilisce sostanzialmente l'assetto delle principali opere di protezione foranea, nonché delle infrastrutture portuali identificandone le funzioni. Il succitato piano mira ad adeguare il porto ai flussi di merci attraverso l'ampliamento delle aree portuali e il miglioramento dell'accessibilità da terra e dal mare, l'ottimizzazione degli spazi esistenti, la loro riqualificazione e specializzazione. Il Piano è coerente con le attuali prospettive di sviluppo dei traffici: il suo completamento è ritenuto prioritario dalla comunità portuale per accrescere il livello di servizio, qualità ed efficienza necessario per rimanere in linea con gli standard di mercato, in primis l'aumento della dimensione delle navi. Per raggiungere tali obiettivi, è stata delineata una nuova configurazione dell'accesso marittimo allo scalo, tramite la costruzione del molo di sopraflutto e della diga di sottoflutto. Le opere di difesa marittima consentono la realizzazione della banchina rettilinea, della lunghezza superiore a 900 metri, con fondale di 14 metri. Infine, il disegno viene completato con l'adeguamento ed il riempimento della vasca di colmata esistente per la costruzione soprastante di nuovi piazzali e della banchina laterale. I nuovi spazi portuali, a piano realizzato, consistono in circa 21 ettari di piazzali, oltre 1000 metri di banchine e fondale di 14 metri. Tali spazi consentono un adeguato sviluppo delle attività logistico portuali legate ai cicli delle merci in container e rinfusa, sfruttando le infrastrutture esistenti e quelle in fase di realizzazione. Attualmente, le opere di difesa marittima sono in avanzata fase di realizzazione: sia il Molo di sopraflutto che la diga di sottoflutto sono state completate per le parti a difesa dei primi 600 metri di banchina rettilinea. Relativamente a questa, 333 metri sono già stati completati, con annessi piazzali per

circa 5 ettari (banchina 26 nell'immagine sottostante), mentre ulteriori 273 metri sono in fase di appalto. Anche l'approfondimento dei fondali è in avanzata fase di progettazione, come meglio specificato nelle schede progettuali seguenti.

Le principali opere previste sono riassunte nell'immagine sottostante, e di seguito presentate:

1) realizzazione del molo foraneo di sopraflutto. Il molo di sopraflutto, completato a settembre 2015, è lungo 776 metri, con una base di 90 metri a -16 metri di profondità, alto complessivamente 21 metri. Il molo consente la piena operatività in sicurezza della nuova banchina rettilinea e completa il nuovo accesso del porto di Ancona;
2) completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti – 1° stralcio funzionale. È in corso la gara per i lavori relativi alla costruzione di 273 metri di banchina e relativi piazzali retrostanti di circa 35.000 mq; l'avvio dei lavori è previsto nell'anno corrente;
3) completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti di circa 38.000 mq – 2° stralcio funzionale;
4) vasca di colmata: opera completata. Capacità: 145.000 mc. Una volta riempita e consolidata, la superficie sarà coperta per realizzare 90.000 mq di piazzali e la banchina laterale;
5) diga di sottoflutto: da completare, una volta realizzata la banchina rettilinea. Progetto esecutivo disponibile.
6) escavo per adeguamento fondali antistanti la nuova banchina rettilinea (banchine 26-28) alla quota di P.R.P. (-14 mt. s.l.m.m.): la progettazione è in corso con particolare riferimento alle autorizzazioni ambientali.

Le opere sopra elencate sono coerenti con lo sviluppo del porto come piattaforma multimodale, come previsto dal Regolamento 1316/2013 per il porto di Ancona nell'ambito del corridoio scandinavo-mediterraneo.

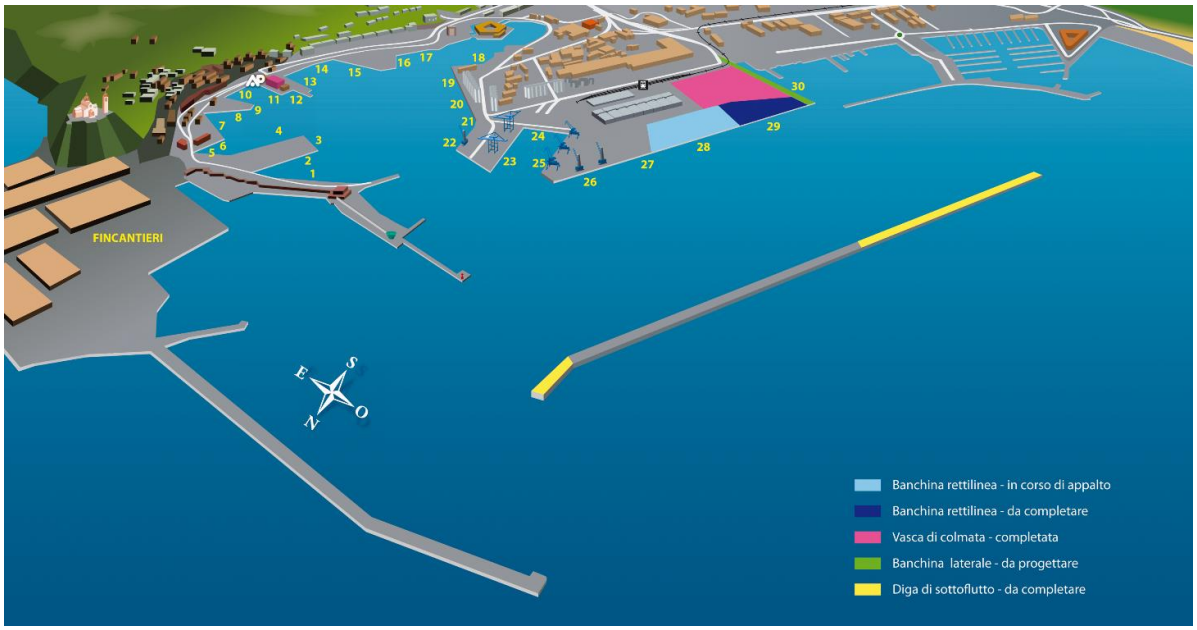


Figura 2: Rendering delle opere principali previste dal Piano Regolatore Portuale

Per la stessa area portuale, vige inoltre la pianificazione urbanistica disciplinata dal Piano Particolareggiato Esecutivo (P.P.E.) del Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona, approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 130 in data 14/11/2005.

PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI INTERESSE STRATEGICO

1. REALIZZAZIONE DELLA VASCA DI COLMATA E DRAGAGGI

Previa realizzazione di una vasca di colmata, si prevedono dragaggi nel bacino portuale per il ripristino dei fondali marini secondo le quote batimetriche del Piano Regolatore Portuale e contestuale riempimento della medesima vasca per il conseguimento di nuovi piazzali, il tutto secondo quanto disciplinato dallo specifico Accordo di Programma in data 26/02/2008 tra Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Regione Marche, Comune di Civitanova Marche, Comune di Fano, Comune di Numana, Comune di Senigallia, Autorità Portuale di Ancona, ICRAM.

A seguito della rimodulazione dell'accordo suddetto, all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale compete il ruolo di soggetto attuatore anche per le

attività inerenti altri porti marchigiani aderenti all'accordo medesimo (Fano, Civitanova Marche e Numana). Inoltre, si prevede l'esecuzione in un unico intervento che comprenda la manutenzione dei fondali e il consolidamento dei materiali conferiti all'interno della predetta vasca, ai fini del successivo conseguimento di nuovi piazzali – della superficie pari a mq 90.000,00 c.ca – da destinare al deposito delle merci in transito.

L'Accordo di Programma "PER I DRAGAGGI E LO SVILUPPO SOSTENIBILE DELLE AREE PORTUALI PRESENTI NELLA REGIONE MARCHE

L'attuazione delle manutenzioni più urgenti dei fondali è resa possibile grazie all'Accordo di Programma "PER I DRAGAGGI E LO SVILUPPO SOSTENIBILE DELLE AREE PORTUALI PRESENTI NELLA REGIONE MARCHE", stipulato con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, l'ICRAM (oggi ISPRA), la Regione Marche ed i comuni di Civitanova Marche, Fano, Numana e Senigallia, che prevede l'esecuzione di attività (indagini e analisi) e interventi (adeguamento vasca di colmata nel porto di Ancona e dragaggi) per un totale di 18 Milioni di euro siglato nel febbraio 2008.

In particolare, nell'accordo è previsto l'adeguamento della vasca di colmata, già realizzata nei lavori di 2^ fase delle opere a mare, nei limiti stabiliti dagli strumenti di pianificazione vigenti, (futuro utilizzo dei piazzali ai fini portuali stabiliti dal PRP vigente). I lavori di adeguamento della vasca di colmata sono stati conclusi nel corso del 2014 e le operazioni per il relativo collaudo tecnico amministrativo sono terminate nel marzo 2015. Lo stesso Accordo è stato rimodulato ad ottobre 2016 dai soggetti sottoscrittori ad eccezione del Ministero dell'Ambiente che ha ritenuto di non avere competenze specifiche per le attività da completare, tenuto conto delle attività già svolte e di quelle ancora da attuare. A tale riguardo, al fine di poter gestire in maniera unitaria e poter controllare i conferimenti propedeutici al successivo consolidamento a riempimento avvenuto, della vasca di colmata, l'Autorità Portuale è stata individuata come l'unico soggetto attuatore per le attività di "Progettazione e realizzazione degli interventi di dragaggio del porto di Ancona e

degli altri porti regionali, conferimento in vasca di colmata e consolidamento dei piazzali a riempimento avvenuto".

Attualmente sono in corso le attività assegnate nell'Accordo ad ISPRA per la redazione del Piano di caratterizzazione ambientale dei sedimenti coinvolti nei dragaggi e relativi aggiornamenti.

Localizzazione dell'intervento

All'attualità, la vasca suddetta è compiutamente realizzata, mentre sono in fase di progettazione i lavori di dragaggio, che si prevede di appaltare e portare a compimento entro il prossimo triennio.

2. PROLUNGAMENTO DELLA NUOVA BANCHINA RETTILINEA

Trattasi di un primo stralcio del completamento della seconda fase delle opere a mare previste dal vigente Piano Regolatore Portuale, consistente nella costruzione di una nuova banchina d'ormeggio per le navi mercantili della moderna generazione, a prolungamento di altra di recente realizzazione nel porto commerciale, con realizzazione del retrostante piazzale e degli impianti tecnologici necessari al relativo esercizio.

Localizzazione dell'intervento

Dati caratteristici:

- lunghezza della banchina in progetto: ml 273,00;
- profondità di progetto del fondale marino antistante: m – 14,00 s.l.m.m.;
- superficie del piazzale retrostante la banchina in progetto: mq 35.100,00 c.ca;
- carico di esercizio in progetto: 50,00 kN/mq;
- tipologia strutturale in progetto: banchina in cassoni cellulari; piazzale retrostante ottenuto mediante sversamento di sedimenti da dragaggio, addensato con pali di sabbia e ghiaia e pavimentato, in parte, con soletta in calcestruzzo armato e, in altra parte, con sovrastruttura flessibile in conglomerato bituminoso;
- dotazioni della banchina in progetto: vie di corsa per gru portainer; impianto di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque meteoriche; torri faro di illuminazione; linea di approvvigionamento idrico; arredi ed accessori (bitte, parabordi, etc.).

Per tale intervento, concluso l'iter progettuale ed autorizzativo, sono stati recentemente affidati in appalto i lavori, che a breve verranno quindi avviati con previsione di ultimazione entro il tempo di n. 4 anni.

3. DEMOLIZIONE PARZIALE DEL VECCHIO MOLO DI SOPRAFLUTTO (MOLO NORD)

Trattasi della demolizione dell'esistente molo di sopraflutto per una lunghezza di ml 100,00 a partire dalla relativa testata, incluse la demolizione del relativo muro paraonde ed opere di banchinamento su tutta la lunghezza dello stesso molo.

Localizzazione dell'intervento

L'intervento, indispensabile per migliorare la manovrabilità navale all'interno del bacino portuale, risulta ad oggi in fase di progettazione; l'appalto dei relativi lavori è previsto entro l'anno 2017, con ultimazione entro i successivi due anni.

4. ESCAVI NEL PORTO MERCANTILE

Per consentire l'approdo di unità navali della moderna generazione all'interno del porto commerciale, si prevede l'escavo esteso del fondale marino (90.000 mq) sino alla quota di m -14,00 s.l.m.m. – come da Piano Regolatore Portuale vigente – davanti alla banchina d'ormeggio n. 26 (mc 325.000,00 c.ca).

Tale intervento è al momento in fase di progettazione; l'affidamento e la realizzazione dei relativi lavori sono previsti entro l'anno 2018.

Stato avanzamento procedimento: progetto preliminare approvato con Deliberazione Commissariale del 21.06.2013. Il procedimento di definizione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale, avviato in data 27.06.2013 presso la Regione Marche ai fini dell'espletamento della successiva procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, si è concluso con l'emissione da parte della Regione Marche del Decreto del Dirigente della Posizione di Funzione Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali (VAA) n.39 del 10.04.2014 e la sua revisione (Allegato I), avvenuta con Decreto n. 82/VAA del 08.08.2014.

Per superare le criticità progettuali incontrate, in particolare per la definizione dei contenuti minimi del succitato Studio di Impatto Ambientale del progetto definitivo, data altresì la contestuale necessità impellente di mettere in esercizio la banchina n.26 onde sopperire alla sopravvenuta interdizione all'uso della vicina banchina n.22, a settembre 2014 è stato avviato un lavoro urgente di parziale escavazione dello specchio acqueo prospiciente la stessa banchina n. 26, fino alla batimetrica di -10,50, per una fascia di 150 metri di lunghezza. Tale stralcio esecutivo – i cui dati specifici si riportano nel prosieguo – si è concluso ad agosto 2015 e la stessa banchina è stata posta in esercizio con Ordinanza del Presidente dell'Autorità Portuale n.10 del 02.09.2015, che ne disciplina l'uso per le operazioni portuali.

Si precisa che l'intervento complessivo verrà comunque rimodulato in sede di progettazione esecutiva – con riduzione delle superfici di dragaggio – sulla base delle risorse finanziarie effettivamente disponibili, che al momento corrispondono

all'importo di € 4.500.000,00, come da Elenco Annuale dei Lavori Pubblici approvato per il 2017 in data 22.12.2016 con deliberazione del Comitato Portuale n. 20.

Localizzazione intervento

5. ADEGUAMENTO STRUTTURALE DELLA BANCHINA D'ORMEGGIO N. 22

Presso la banchina d'ormeggio n. 22, sono stati avviati nell'anno in corso i lavori per un intervento di adeguamento strutturale, che si prevede di concludere entro i primi mesi del prossimo anno 2018.

Detto adeguamento si rivela indispensabile affinché la banchina suddetta, nel mantenere la propria funzione quale infrastruttura asservita agli approdi mercantili,

possa conseguire i requisiti tecnici richiesti dall'impiego delle moderni tecnologie portuali (gru semoventi della nuova generazione).

Localizzazione intervento

6. Realizzazione di nuovo parcheggio doganale nell'area ferroviaria già scalo Marotti

In un'area ferroviaria sita nella zona del Mandracchio, attualmente in comodato ventennale all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, si prevede l'insediamento di un parcheggio doganale, nel quale, attrezzato e gestito tramite moderna tecnologia informatica, possano sostare tutti i veicoli pesanti in attesa di espletamento delle pratiche doganali pre-imbarco o post-sbarco.

Detto nuovo parcheggio si rivela strategico nell'ottica di razionalizzare l'organizzazione viaria generale negli spazi dedicati ai traffici ro-pax, con

conseguente miglioramento delle condizioni ambientali nonché di sicurezza dell'ordine pubblico e dell'incolumità delle persone, oltre che possibilità di convertire, nella zona del porto storico, alcuni spazi a funzioni più propriamente turistiche in coerenza con le relative vocazioni.

Si prevede la realizzazione degli impianti tecnologici e degli allestimenti per il suddetto parcheggio doganale entro il 2018.

Localizzazione intervento

7. REALIZZAZIONE DI NUOVO TERMINAL VIAGGIATORI

L'area demaniale "ex-fiera" nella zona del Mandracchio ha visto completare nel 2016 i lavori di demolizione dei principali padiglioni espositivi in essa esistenti. Per tale area, è in corso ora il perfezionamento di un progetto unitario di recupero funzionale secondo quanto disciplinato dalla vigente strumentazione urbanistica ed in coerenza con le vocazioni date dalla collocazione baricentrica, con previsione della realizzazione di nuove strutture di servizio ai viaggiatori in transito ed ai traffici portuali in genere (terminal viaggiatori) oltre che per usi anche connessi al territorio locale.

Panoramica del sito di intervento

Il suddetto progetto unitario, che si prevede di definire entro il 2018, dovrà poi essere sottoposto alle procedure amministrative di approvazione e recepimento dovute per legge, a cui seguiranno quindi le più avanzate attività progettuali degli interventi infrastrutturali previsti compatibilmente con le risorse finanziare reperibili.

8. Realizzazione di nuovi presidi per controlli sanitari di frontiera (P.I.F., U.S.M.A.F.)

Nell'anno in corso, verranno appaltati i lavori per l'allestimento, all'interno del complesso immobiliare già proprietà "Tubimar Ancona s.p.a." nei pressi del porto commerciale, di nuovi presidi attrezzati per l'espletamento, da parte delle competenti amministrazioni, dei controlli sanitari sulle merci animali ed alimentari in importazione (P.I.F., U.S.M.A.F.), la cui progettazione è stata completata in tutti i livelli ed approvata in ogni competente sede istituzionale.

Tale intervento, che si prevede di concludere entro il tempo massimo di due anni, si rivela indispensabile nel perseguimento della conformità ai canoni ed alle

prescrizioni delle direttive comunitarie vigenti nel settore di specifico interesse, pena l'impossibilità del mantenimento di un segmento di traffico commerciale oggi presente e suscettibile di interesse anche nel futuro presso lo scalo marittimo anconetano.

Localizzazione intervento

9. IMPLEMENTAZIONI INFRASTRUTTURALE A SOSTEGNO DEL TRASPORTO INTERMODALE

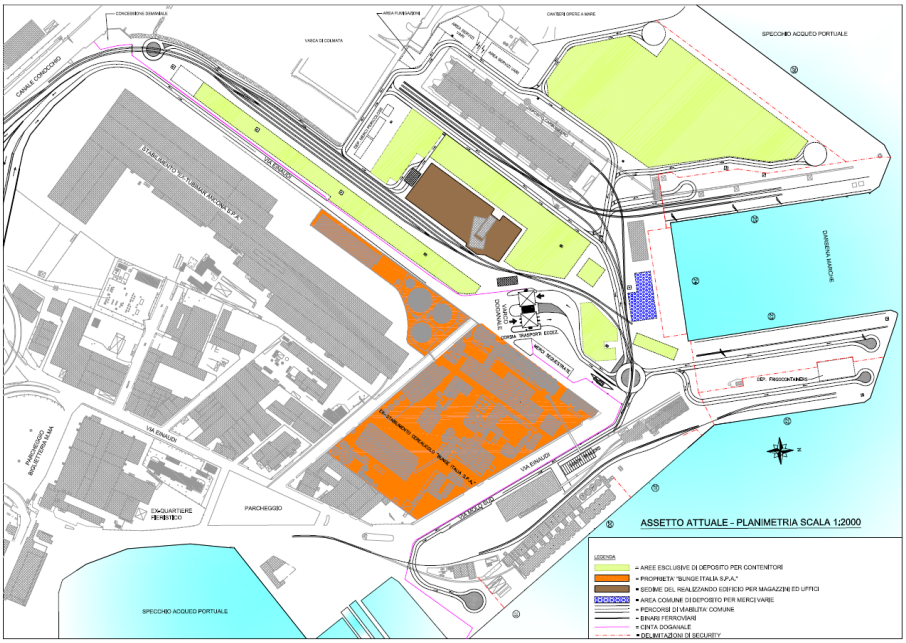
Il porto di Ancona è oggi dotato di un impianto ferroviario direttamente collegato alla rete di trasporto nazionale, comprendente un fascio di binari della lunghezza di m 260,00 ÷ 300,00 c.ca per la composizione nonché lo scarico ed il carico dei treni.

Si pone all'attualità l'obbiettivo di prolungare il suddetto fascio di appoggio sino alla lunghezza di m 550,00 ÷ 600,00, così da migliorare, in un'ottica di competitività nel mercato dei trasporti, la ricettività ferroviaria dello scalo, ciò anche in coerenza con le lunghezze ammesse ormai ordinariamente per la circolazione su tutta la linea ferroviaria "Adriatica".

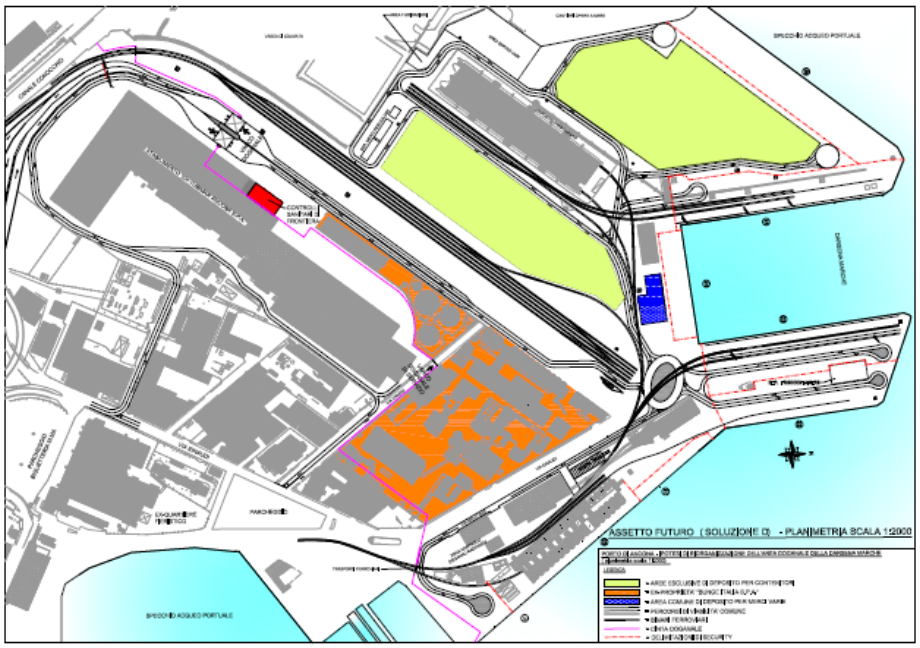
Localizzazione

Si prevedono dunque i seguenti tre distinti interventi, per i quali al momento è in corso l'affidamento, ad un operatore economico appositamente selezionato, delle attività progettuali e di direzione dei lavori:

1. estensione della cinta doganale esistente, con spostamento del relativo varco di accesso e di uscita;
2. riorganizzazione della viabilità veicolare;
3. prolungamento del fascio di appoggio ferroviario.



Layout attuale



Layout progettuale

Tutti gli interventi su indicati dovranno trovare compiuta attuazione nel prossimo triennio.

2.3 Porto di San Benedetto del Tronto

LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Con Deliberazione del Consiglio Regionale Marche n. 651 in data 30/05/2014, previo parere favorevole con prescrizioni del Consiglio Superiore Lavori Pubblici n. 143 in data 22/03/2013, è stato definitivamente approvato, ai sensi della Legge n. 84/1994, il nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di San Benedetto del Tronto, redatto dal Comune di San Benedetto del Tronto e già approvato dalla locale Capitaneria di Porto con Decreto n. 47 in data 27/07/2012. Tale piano, sostanzialmente, verte al potenziamento delle infrastrutture esistenti per una valorizzazione dello scalo in un contesto nazionale, migliorando l'accessibilità ed esaltando la vocazione della cantieristica inerente il diporto nautico. Tra le principali opere contemplate dal summenzionato piano, emergono la realizzazione della darsena nord mediante la realizzazione di un nuovo braccio di protezione (cosiddetto terzo braccio), nonché la costruzione della nuova stazione marittima.

PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI INTERESSE STRATEGICO

Si riepilogano, di seguito, i principali interventi infrastrutturali in atto, i quali ad oggi, in base alle previgenti disposizioni normative, ricadono ancora tra le competenze del locale Provveditorato alle Opere Pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

1. Realizzazione di pennello di protezione foranea, per ampliamento verso nord della vasca di colmata esistente (lavori in corso).
2. Realizzazione di arredi portuali (lavori in corso).
3. Manutenzione e rifiorimento delle mantellate esterne nei moli foranei (procedimento amministrativo in corso).

Sarà comunque compito della neo-istituita Autorità di Sistema Portuale intraprendere, nei prossimi anni, gli impegni relativi alle opere infrastrutturali per

le quali, ancorché previste dal vigente Piano Regolatore Portuale, non risulti ancora avviato uno specifico procedimento amministrativo.

Per quanto riguarda il dragaggio dei fondali portuali, in attesa di un intervento risolutivo per il ripristino delle quote dei fondali alle previsioni di P.R.P., l'Autorità di Sistema Portuale ha già dato avvio ad un intervento urgente. Detto intervento è stato richiesto dalla Capitaneria del porto di San Benedetto del Tronto e dagli operatori locali della flotta pescherecci, che ravvisano grosse difficoltà di manovra in ingresso/uscita dal porto a fronte di un consistente insabbiamento dell'imboccatura portuale, ultimamente causa di incagliamento delle imbarcazioni in transito. I fondali dell'area interessata dai lavori sono racchiusi da una superficie pari a circa 11.200 mq e, previa ricognizione ed eventuale bonifica da ordigni bellici, saranno scavati fino alla quota -4,00 mt sul livello medio del mare, per un quantitativo di materiale stimato pari a circa 14.223 mc. Nei lavori di dragaggio sarà previsto altresì il trasporto e l'immersione in apposita aree a mare, già utilizzate dall'Autorità di Sistema Portuale, subordinatamente ai risultati della caratterizzazione ambientale dei sedimenti coinvolti nel dragaggio, in corso di definizione. Dette aree di immersione indicate sono situate a circa 6 mn al largo del Porto di Ancona e a circa 45 mn dal Porto di San Benedetto del Tronto.

2.4 Porto di Pescara

LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Per il porto di Pescara, risulta redatto dall'amministrazione comunale, nell'anno 2008, il nuovo Piano Regolatore Portuale, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale Abruzzo n. 80/2 in data 15/11/2016 ad esito definitivo della procedura prevista dall'art. 5 della Legge n. 84/1994.

Tale nuovo piano verte alla soluzione di alcune criticità determinanti nello sviluppo dello scalo in un contesto nazionale, prevedendo la separazione dell'alveo fluviale dall'area portuale con il prolungamento degli esistenti moli guardiani, la creazione di nuovi argini fluviali, l'apertura dell'esistente diga foranea, oltre al dragaggio dei fondali. È prevista altresì la realizzazione di un nuovo bacino commerciale a sud della foce del fiume e un nuovo bacino peschereccio a nord della foce del fiume.

PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI INTERESSE STRATEGICO

Gli interventi che al momento assumono il principale interesse strategico per lo sviluppo del porto di Pescara riguardano:

- le modifiche delle opere di protezione foranea esistenti, necessarie ad una più efficace manutenzione dei fondali portuali (taglio per m 70,00 della diga foranea; realizzazione di due barriere soffolte – una a nord ed una a sud – costituenti le basi dei nuovi moli guardiani necessari per la deviazione del fiume Pescara, deviazione del medesimo fiume Pescara);

Assumono rilevanza strategica anche i seguenti interventi:

- realizzazione del nuovo impianto di videosorveglianza (lavori ultimati ma non ancora collaudati);
- realizzazione di arredi ed impianto di illuminazione (lavori avviati e sospesi).

Per tutti gli interventi di cui sopra, in base alle previgenti disposizioni legislative, esulano le competenze della neo-istituita Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, facendo essi dunque capo al locale Provveditorato alle Opere Pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché, in taluni casi, al Comune di Pescara ed all'A.R.A.P. Abruzzo.

Sarà comunque compito della stessa Autorità di Sistema Portuale intraprendere, nei prossimi anni, gli impegni relativi alle opere infrastrutturali per le quali, ancorché previste dal vigente Piano Regolatore Portuale, non risulti ancora avviato uno specifico procedimento amministrativo.

2.5 Porto di Ortona

LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Al porto di Ortona, vige il Piano Regolatore Portuale approvato dalla 3^ Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 187 in data 21/05/1969. Tale piano verte ad importanti e sostanziali modifiche atte ad incrementare lo sviluppo delle banchine e la formazione di piazzali a ridosso degli approdi per i traffici mercantili, nello specifico:

- il banchinamento di riva dal tratto compreso tra il preesistente scalo di alaggio ed il molo sud;
- il completamento del banchinamento dell'intero 2° braccio del molo nord per m 395,00;
- l'allargamento – sino a m 55,00 – ed il prolungamento – sino alla lunghezza di m 170,00 – del molo Martello;
- l'avanzamento per m 35,00 della banchina di riva preesistente, così da aumentare la superficie dei piazzali;
- l'approfondimento dei fondali fino alla quota di m -9,00 s.l.m.m. nel passo che collega l'avamporto all'imboccatura portuale, fino a quota -6,00 s.l.m.m. nella zona nord dello specchio acqueo portuale, fino alla quota di m -4,00 s.l.m.m. nella zona sud dello specchio acqueo portuale.

Recentemente, è stato redatto dal Comune di Ortona un nuovo Piano Regolatore Portuale, adottato dalla locale Autorità Marittima con Decreto n. 75 in data 22/06/2015 d'intesa con il Comune di Ortona, quest'ultimo quale soggetto proponente. Per tale Piano, in base alla riformata normativa in materia portuale, resta da concludere l'iter amministrativo, con esamina per il parere di competenza da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e definitiva approvazione del Consiglio Regionale Abruzzo.

PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI INTERESSE STRATEGICO

Al momento, il principale intervento di interesse strategico nel porto di Ortona riguarda il dragaggio dei fondali indispensabile, nell'immediato, per garantire la navigazione e l'intensificazione dei traffici marittimi, nel rispetto delle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale e dei canoni ambientali. Per tale intervento, i cui lavori risultano appaltati dal Comune di Ortona nella formula dell'appalto integrato, risulta oggi redatto dall'appaltatore – attualmente sottoposto alle procedure autorizzative di legge – il progetto definitivo, che interessa una superficie complessiva del bacino portuale pari a mq 510.000 c.ca ed un quantitativo di sedimenti da rimuovere parti a mc 739.000 c.ca. In termini batimetrici il progetto prevede l'approfondimento del fondale del canale di ingresso e della parte centrale del bacino portuale alla batimetria di -9,0 m sul l.m.m. per una superficie complessiva di 509.731 m2, ed un approfondimento limitato e controllato alla profondità di -8,5 m sul l.m.m. nel tratto prospiciente la Nuova banchina Nord per una larghezza di circa 5 metri dal fronte di accosto e per una superficie di circa 2157 m2. Ulteriori interventi minori, comunque indispensabili per il mantenimento e lo sviluppo dello scalo, sono attualmente in corso di esecuzione – in base alle previgenti disposizioni legislative – da parte del locale Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (realizzazione di impianto di pubblica illuminazione e sovrastrutture di piazzali portuali). Sarà comunque compito della neo-istituita Autorità di Sistema Portuale intraprendere, nei prossimi anni, gli impegni relativi alle opere infrastrutturali per le quali, ancorché previste dal vigente Piano Regolatore Portuale, non risulti ancora avviato uno specifico procedimento amministrativo. Tra queste ultime, si evidenza il completamento e la messa in esercizio dell'edificio ad uso di stazione marittima, la cui costruzione risulta avviata ma già da anni interrotta.

3. LA SOSTENIBILITA' E LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO STORICO E CULTURALE: FATTORI CHIAVE PER COMPETERE

In questo capitolo sono presentate due dimensioni della sostenibilità del sistema portuale che possono apparire tra loro distinte, ma hanno in realtà lo stesso principale beneficiario: la comunità locale dei porti. Che si parli infatti di tutela dell'ambiente, riduzione dell'impronta energetica ed inquinante di uno scalo, o di apertura dello stesso, sviluppo di attività ricreative e turistiche, valorizzazione del patrimonio storico del porto, è la comunità locale che per prima potrà ottenere benefici e valore aggiunto. Analogamente, la scarsa attenzione verso queste due tematiche porterà ad un calo della percezione positiva dello scalo, evidenziandone l'impatto negativo. Tutela e promozione dell'ambiente e valorizzazione del patrimonio storico e culturale dei porti sono missioni relativamente recenti per le Autorità portuali, ma che stanno assumendo un valore rilevante per assicurare il continuo sviluppo degli scali.

Le recenti innovazioni normative relative alla portualità nazionale pongono in maniera decisa l'accento sulla necessità di rendere più sostenibile l'attività degli scali portuali. Un orientamento, questo, che recepisce le pratiche ed orientamenti internazionali dei porti più avanzati e conferma le iniziative sperimentali avviate nel corso degli anni da diverse autorità portuali.

Nel 2016 ad esempio il rapporto ambientale ESPO (European Seaports Organization) individua le 10 priorità ambientali dei porti europei: la qualità dell'aria rimane al primo posto tra le priorità; seguono, al secondo posto il consumo di energia, al terzo il rumore, al quarto il rapporto con la comunità locale, al quinto e sesto rimangono i rifiuti, distinti tra quelli prodotti dal porto e quelli prodotti dalle navi, al settimo lo sviluppo del porto in relazione all'area circostante, all'ottavo la qualità dell'acqua e, infine, al nono e decimo posto rispettivamente le polveri e le operazioni di dragaggio.

Il Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica, approvato in Consiglio dei Ministri il 6 Agosto 2015, all'Azione 7.1. "Ipotesi di Decreto Legge che introduca l'obbligo di redazione dei Piani Energetici e Ambientali da parte delle AdSP" con indicazione di azioni per il contenimento delle emissioni secondo linee guida emanate dal MIT e dal MATTM prevede di:

a. Incrementare la dotazione infrastrutturale dei porti dal punto di vista energetico;
b. Garantire il rispetto dei livelli di emissione sempre più ridotti e compatibili anche del naviglio, dei motori, dei carburanti;
c. Attrezzare i porti alla fornitura di energia coerentemente con gli obiettivi sulle emissioni (es. dotazione di potenze elettriche adeguate, punti di riconsegna gas ove compatibile con questioni di sicurezza);
d. Realizzare infrastrutture per lo stoccaggio e la distribuzione per LNG (tra le soluzioni più praticabili per riduzione tenore zolfo in carburanti), in parallelo a possibili strumenti di incentivazione al revamping dei motori di bordo come possibili target di efficientamento energetico e riduzione impatto ambientale;
e. Attrezzare l'infrastruttura portuale con illuminazione efficiente (es. lampade a led, regolazione del flusso luminoso, …);
f. Realizzare infrastrutture per l'ottenimento di titoli di efficienza energetica (es. inceneritori o attrezzatura portuale per l'importazione/esportazione dei rifiuti.);
g. Realizzare interventi per la riqualificazione ed efficientamento degli edifici e delle infrastrutture esistenti (es. sostituzione dei tetti dei cantieri con tetti fotovoltaici, ammodernamento sistemi di condizionamento, revisione coibentazioni interne ecc.);
h. Realizzare interventi rivolti al recupero e alla salvaguardia dei fondali;
i. Avviare programmi di monitoraggio di eventuali siti protetti vicini ai porti.

Il D. Lgs. 169/2016 ha rafforzato la dimensione della sostenibilità e della tutela dell'ambiente nell'ambito dei sistemi portuali, coerentemente con le esperienze già

svolte da diverse Autorità portuali italiane sul tema della sostenibilità ambientale al di là di quanto previsto dagli obblighi di legge. In particolare, la dimensione della sostenibilità è stata rafforzata dall'obbligo di redigere i piani energetici dei porti, stimolando lo sviluppo di attività orientate alla riduzione del consumo energetico ed all'utilizzo dell'energia rinnovabile. L'ADSP del Mare Adriatico Centrale intende proseguire e sviluppare le linee di intervento avviate nel triennio precedente nel porto di Ancona, dove si concentra la maggior parte del traffico marittimo del sistema portuale, con le conseguenti esternalità, per integrare la dimensione della sostenibilità ambientale quale fattore competitivo parte della strategia di sviluppo della ADSP.

Accanto alla dimensione della sostenibilità ambientale, si va via via rafforzando l'esigenza di migliorare l'accettabilità sociale dei porti. Già nel 2010 ESPO, con la pubblicazione sulle buone partiche per l'integrazione sociale dei porti, ha posto l'accento su questa sfida: "*L'erosione del sostegno pubblico per i porti marittimi è stata solo recentemente riconosciuta come una questione che ha bisogno dell'attenzione dei soggetti gestori dei porti. Abbracciare la coabitazione e il dialogo con città e comunità locali sono per molte autorità portuali ancora un processo di apprendimento difficile dato che spesso sembra essere una distrazione dalle attività tecniche ed economiche prevalenti nelle operazioni portuali.*
L'integrazione sociale è comunque un compito perfetto per le autorità portuali, a prescindere da quale forma, proprietà o struttura organizzativa esse abbiano. È una parte essenziale della governance dei porti e riguarda azioni che mirano ad ottimizzare le relazioni tra il porto e la sua comunità circostante. L'integrazione sociale riguarda il capitale umano nei porti, perché coinvolge i possibili futuri lavoratori, le persone che vivono nei pressi dei porti, l'opinione pubblica in generale."
L'esperienza degli ultimi tre anni, caratterizzata da un forte impulso al dialogo con la comunità locale e all'attenzione alle istanze portate da questa rispetto al desiderio di una maggiore apertura dello scalo alla città, ha dimostrato quanto sia valida la considerazione formulata da ESPO già 7 anni fa, soprattutto nei casi di porti che

sono parte integrante del tessuto urbano, come Ancona, ma anche Pesaro, San Benedetto e Pescara oltre a molte altre città portuali italiane.

Il porto è identità della città e della comunità locale; tuttavia, la moderna organizzazione dei flussi logistici e le restrizioni all'accesso in ambito portuale introdotte all'inizio degli anni 2000 hanno creato una frattura tra porto e città con conseguenze negative non solo in termini di immagine, ma anche di rallentamento dei processi amministrativi ed autorizzativi per lo sviluppo dell'infrastruttura portuale. L'esperienza di dialogo con la comunità locale invece, ancorché impegnativa e difficile da apprendere ed implementare per strutture a forte vocazione tecnica come le Autorità portuali, si dimostra un valore aggiunto strategico: la percezione del porto come parte della vita quotidiana della città, realtà dinamica, moderna ed aperta sul mondo, anziché ambiente chiuso in se stesso che usurpa parti spesso pregiate e parte dell'identità del tessuto urbano, rende la società civile attore attento ed interessato anche alle dinamiche di sviluppo economico dello scalo, nella consapevolezza che solo un porto che funziona è in grado di valorizzare e dare sostegno economico alla città circostante. Una percezione importante quando l'Autorità portuale dialoga con l'Amministrazione comunale e gli altri soggetti istituzionali attivi sul territorio per le questioni relative all'urbanistica, la sicurezza, lo sviluppo economico, la cultura ed il turismo.

3.1 Implementazione dell'accordo GREENPORT e gestione energetica integrata

Nel giugno del 2016 l'Autorità portuale ha siglato con RAM – Rete Autostrade Mediterranee il protocollo di collaborazione GREENPORT. Il protocollo ha per obiettivo il miglioramento delle performances ambientali delle attività in ambito portuale, sviluppando delle specifiche azioni nei porti dell'ADSP tese ad analizzare dal punto di vista tecnico (Masterplan) ed economico-finanziario (Business Plan) l'implementazione di eventuali interventi ritenuti prioritari dalle competenti Autorità Portuali ed in linea con i propri Piani Energetici ed Ambientali. Tra le tematiche inerenti il miglioramento delle performances ambientali delle attività

portuali che verranno affrontati nell'analisi generale e di dettaglio, con possibilità di correzione e di ampliamento, vi rientrano:

- Il risparmio energetico;
- La gestione e la valorizzazione dei rifiuti;
- La mobilità sostenibile interna al porto;
- La qualità dell'acqua;
- La qualità dell'aria;
- Le certificazioni ambientali ed i sistemi di premialità;
- La promozione del trasporto intermodale da/verso il porto;

Tali tematiche verranno trattate secondo lo schema seguente:

a) Analisi di contesto sul tema Green Ports con studio comparativo di buone pratiche in altri paesi europei e con riferimento all'attuale congiuntura del mercato energetico internazionale;
b) Esame della normativa internazionale, europea e nazionale di riferimento;
c) Il programma Green Ports nel PSNPL: dal Piano energetico ambientale all'Energy Manager;
d) Predisposizione delle linee guida strategiche in materia di Green Ports, tenuto conto delle esperienze italiane portuali in materia;
e) Analisi del contesto ambientale-socio-economico;
f) Analisi dei contesti portuali oggetto dello studio;
g) Analisi del consumo energetico attuale del contesto portuale logistico;
h) Analisi Domanda ed Offerta e flussi merci attuale;
i) Stima dei fabbisogni futuri;
j) Attuali sistemi di approvvigionamento e capacità di rete di trasporto e distribuzione;
k) Ipotesi di scenario con e senza l'implementazione delle misure previste da Green Ports;
l) Analisi tecnico-funzionale degli interventi da effettuare;

m) Cronoprogramma procedurale-amministrativo;
n) Vincoli amministrativi autorizzativi;
o) Investimenti necessari;
p) Analisi della domanda minima tesa a sostenere gli investimenti;
q) Outputs e outcomes raggiungibili;
r) Elaborazione del PEF;
s) Elaborazione dell'Analisi costi benefici;
t) Possibilità di creare uno schema di PPP per l'implementazione degli eventuali interventi infrastrutturali energetici;

Tra le tematiche inerenti il miglioramento delle performances ambientali delle attività portuali che il protocollo di collaborazione GREENPORT siglato con RAM – Rete Autostrade Mediterranee si propone di analizzare, grande rilievo ha l'efficientamento energetico con particolare riferimento, in questo paragrafo, a quello elettrico.

L'obiettivo che si vuol conseguire è quello di definire una strategia di gestione energetica integrata mediante l'individuazione di interventi, in una articolazione sia temporale che di priorità, orientati alla riorganizzazione delle utenze, all'efficientamento delle strutture esistenti, all'individuazioni delle tecnologie innovative per l'autoproduzione che possano adattarsi al contesto portuale. Si intende inoltre individuare interventi di mobilità sostenibile (terra e mare) al fine di definire ulteriori fabbisogni energetici (ad es. mobilità elettrica sia dei mezzi pubblici che di quelli operativi portuali, nuovi sistemi di propulsione).

La strategia di gestione energetica integrata, nella sua articolazione, includerà un piano economico finanziario ed un'analisi costi benefici finalizzati a stimolare il coinvolgimento di soggetti privati nelle fasi di investimento e gestione dell'infrastruttura di distribuzione, oltre ad attrarre finanziamenti pubblici nell'ambito dell'innovazione, dell'energia rinnovabile e della sostenibilità ambientale, anche al fine di incentivare ammodernamenti.

In questo percorso che l'Autorità sta intraprendendo, di fondamentale importanza è la definizione di quale sia, ad oggi, il consumo energetico e quali siano gli interventi

prioritari di razionalizzazione. Per tale motivo è già stato avviato, in prima istanza per il porto di Ancona come case-studies del sistema portuale del mare Adriatico centrale, uno studio del fabbisogno per tre grandi categorie:

a) Pubblica illuminazione
b) Impianti portuali (alimentazione gru, vasche raccolta acque meteoriche ecc.)
c) Edifici

Per le suddette macro categorie lo studio, che vedrà la sua conclusione nell'autunno del 2017, è stato organizzato in due fasi così costituite:

FASE 1

- Audit di qualità energetica del porto di Ancona rispetto alle utenze dell'Ente (suddivise nelle tre categorie come sopra individuate) tramite acquisizione dei dati energetici resi disponibili da tutti i contatori energetici esistenti, sia tramite lettura diretta sia tramite analisi delle relative bollette, ovvero tramite misure indirette o stime;
- Analisi dell'uso e del consumo dell'energia basato su misurazioni o altri dati;
- Identificazione delle aree di uso significativo dell'energia e del trend atteso in considerazione dell'evoluzione tecnologica;

FASE 2

Identificazione, organizzazione in ordine di priorità e individuazione delle opportunità di razionalizzazione e/o efficientamento della prestazione energetica, con indicazione di una previsione di rientro dell'eventuale investimento previsto.

Con la conclusione dello studio, si apriranno due scenari distinti per la gestione energetica del porto di Ancona, che si susseguiranno nel tempo.

In prima istanza si procederà all'efficientamento così come individuato dalla seconda fase dello studio e per il quale l'Autorità ha già previsto nella propria programmazione economica delle risorse, con particolare riferimento alla pubblica illuminazione, per la quale si ritiene di dover intervenire già da subito al fine di conseguire i sensibili risparmi che le nuove tecnologie consentono. In seconda istanza la razionalizzazione della prestazione energetica consentirà di intraprendere percorsi di ammodernamento e di individuare quegli interventi di carattere

effettivamente strategico per i quali, anche a livello europeo, sarà possibile attrarre finanziamenti pubblici.

Con riferimento all'utilizzo dell'elettricità da banchina per l'alimentazione delle navi in sosta in porto, l'ADSP intende favorire, ove le condizioni tecniche ed economiche siano presenti, l'utilizzo dell'energia elettrica da banchina, come già oggi avviene in alcuni spazi del porto di Ancona (Banchina Fincantieri per l'allestimento delle navi da crociera, Molo Rizzo per l'alimentazione dei rimorchiatori ormeggiati). Questo nell'ottica dell'approccio integrato allo sviluppo sostenibile del sistema portuale.

3.2 Rifiuti dalle navi e dei residui di carico

La questione della gestione dei Rifiuti Prodotti dalle Navi e dei Residui del Carico, come previsto dall'art. 5 del D.Lgs. 24/06/2003 n. 182, è un tema particolarmente sfidante per il sistema portuale dell'Adriatico centrale, caratterizzato da porti con tipologie di traffico tra loro disomogenee. Mentre per i porti di Ancona e Ortona sono attivi piani e servizi di gestione supportati dai volumi di traffico generato dall'utenza, nei porti a prevalenza diportistici e pescherecci il servizio è spesso integrato alla raccolta urbana. Rispetto a quest'ultima tipologia, l'ADSP intende studiare congiuntamente con le amministrazioni locali dei sistemi integrati finalizzati a valorizzare la risorsa del rifiuto, ad introdurre modalità innovative di smaltimento, e soprattutto individuare dei modelli di gestione economicamente sostenibili ed efficienti.

3.3 Azioni per il miglioramento della qualità dell'aria

La qualità dell'aria è nei porti italiani, europei, e non solo, il primo tema di preoccupazione ed interesse per la comunità locale. Conscia della rilevanza di questo tema, l'ADSP del Mare Adriatico Centrale collaborerà con le amministrazioni locali interessate a strutturare reti per il monitoraggio della qualità dell'aria nei contesti urbani al fine di contribuire all'analisi scientifica, all'individuazione della situazione attuale da cui partire per avviare e misurare percorsi di miglioramento.

Inoltre l'Ente proseguirà autonomamente nell'implementare tutte quelle misure di efficientamento della viabilità e degli spazi portuali che consentano di ridurre le impronte ambientali dei porti di competenza. Le principali azioni che potranno essere implementate nel periodo temporale di vigenza del Piano riguardano: nel porto di Ancona il riposizionamento delle attività di carico e scarico delle merci pulverulente per allontanarle dal tessuto urbano e l'efficientamento delle operazioni doganali relative ai mezzi commerciali in imbarco e sbarco sui traghetti del porto di Ancona, che dovrebbe consentire un risparmio medio annuo di 60.000 Km di percorrenza dei mezzi pesanti nel porto storico. Inoltre saranno studiati sistemi di incentivazione per le compagnie di navigazione, volti ad anticipare l'utilizzo in porto di carburanti a ridotto tenore di zolfo.

Con particolare attenzione l'Autorità sta seguendo la cosiddetta "svolta verde dello shipping", ovvero il sempre maggiore ricorso da parte degli armatori al rinnovo del naviglio con ricorso a nuovi sistemi di propulsione come il GNL. Infatti con il recente D. Lgsl. N. 257/2016 in data 16 dicembre 2016 è stata introdotta nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (elettricità idrogeno, GNL ecc.) e sull'approvazione del Quadro strategico nazionale per lo sviluppo dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti. In sintesi entro il 2025 i porti (con priorità quelli della rete TEN-T) dovranno dotarsi di infrastrutture per il rifornimento GNL alle navi. Negli allegati, in particolare, è ipotizzata la possibilità di mini impianti di liquefazione del gas proveniente dalla esistente rete di distribuzione che, immesso in forma liquida in autobotti e/o bettoline, potrebbe consentire l'organizzazione di un servizio di rifornimento GNL alle navi senza necessità di infrastrutture pesanti o invasive. In attesa che venga delineata una imprescindibile strategia nazionale che definisca la rete di distribuzione, al fine di non trovarsi impreparati di fronte al cambiamento che lo shipping sta così velocemente intraprendendo, l'Autorità ha commissionato uno studio specifico. Scopo dello studio è quello di effettuare una analisi della domanda di GNL presente e prevedibile sia per quanto riguarda i mezzi terrestri (mezzi stradali pesanti e autobus) che i mezzi marini (traghetti,

pescherecci, porta container, navi da crociera) sull'area di influenza dell'Autorità di sistema che comprende le Marche, l'Umbria, l'Abruzzo, il Molise e una parte dell'Emilia-Romagna. Lo studio è stato effettuato per diversi scenari temporali e di sviluppo sulla base delle direttive e normative per lo sviluppo del settore GNL:

- uno sviluppo del mercato del GNL a partire dal 2020 (anno in cui le legislazioni avranno dei limiti stringenti sul tenore di zolfo nei combustibili marittimi);
- una crescita significativa della domanda dopo il 2025 (anno in cui si prevede il completamento della rete TEN-T)
- il raggiungimento delle condizioni di regime nell'anno 2030 (anno in cui di prevede il completamento della rete nazionale per il GNL)

Lo studio ha individuato il fabbisogno di GNL attuale e per i prossimi anni, evidenziando per il prossimo decennio un trend assolutamente crescente che conferma l'intenzione di guardare a questo settore con grande attenzione.

3.4 Audit ambientale

Nel breve periodo l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, con l'obiettivo di assumere e perseguire una politica di miglioramento delle proprie prestazioni ambientali intende istituire un Sistema di Gestione Ambientale conforme allo standard internazionale UNI EN ISO 14001:2015 e di aderire al Regolamento n. 1221/2009 (c.d. Regolamento EMAS).

Condizione dirimente per aderire al Regolamento Emas e per certificare il proprio Sistema di Gestione Ambientale è quello di avere un quadro ben definito e formalizzato sulla normativa cogente applicabile alle attività gestite da una Organizzazione e sugli adempimenti che derivano da tali normative. A tale scopo è stato avviato, inizialmente per il solo porto di Ancona, uno studio per identificare la normativa in campo ambientale applicabile all'Ente, gli adempimenti che ne derivano e le eventuali criticità da sanare. Lo studio commissionato ha evidenziato tra l'altro la necessità di intervenire anche sulla gestione delle acque in termini di

definizione di eventuali aree per le quali prevedere sistemi di raccolta delle acque di prima pioggia.

Quanto evidenziato ha confermato la validità del percorso già intrapreso dall'Autorità di sistema che nel 2008 ha siglato con il Comune di Ancona un "Progetto pilota per l'implementazione di una metodologia di analisi finalizzata ad interventi di risanamento ambientale nel porto di Ancona" del PRUSST "città, porto e territorio". Con il suddetto accordo, l'Autorità si era impegnata a redigere la progettazione preliminare e definitiva delle opere di rinnovamento fognario e delle opere di captazione delle acque meteoriche dei piazzali del Porto Storico. Alla conclusione della progettazione definitiva è stato avviato un rinnovamento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche del Porto Storico che l'Autorità sta portando avanti per lotti indipendenti, ciò al fine di non interrompere l'operatività del porto stesso. Tali interventi vengono realizzati con risorse proprie dell'Autorità che continua a destinare nella propria programmazione apposite somme. Ulteriori somme vengono destinate anche alla Darsena Marche per la quale, anche in questo caso, si è già intervenuti in alcune banchine commerciali.

3.5 Valorizzazione del patrimonio storico e culturale dei porti, sviluppo del potenziale ricreativo e turistico ed azioni dirette alla conoscenza della portualità e della logistica per la cittadinanza

Il potenziale culturale, turistico e ricreativo dei porti dell'Adriatico centrale è certamente rilevante: 4 dei sei porti sono inseriti nel contesto urbano, in posizioni di pregio e di forte interesse per lo sviluppo di attività turistiche e ricreative. Scendendo da nord, il porto di **Pesaro** si trova alla foce del fiume Foglia, e vede svilupparsi a nord ed a sud stabilimenti balneari e spiagge. Inoltre a nord sono vicine le ultime propaggini del Parco del Monte San Bartolo. La banchina lungo Calata Caio Duilio è utilizzata per la vendita al minuto del pesce fresco, tradizionale attività dei pescatori, e rappresenta il punto di partenza del lungomare cittadino. Sull'altro lato del bacino portuale, la Strada tra i due porti conduce al Molo settentrionale e rappresenta la via di accesso a numerosi ristoranti ed agli ormeggi delle imbarcazioni da diporto. Il porto già ospita iniziative volte a promuovere il turismo e la cultura del mare. L'ADSP intende favorire il proseguimento di tali iniziative e collaborare con la locale Capitaneria, l'Amministrazione comunale e le associazioni nautiche per la promozione della cultura del mare.

Con riferimento al Porto di **Ancona**, il percorso di apertura dello scalo alla città avviato nel 2015 per valorizzare l'area storico-monumentale del porto (il Porto Antico) ha confermato il raggiungimento degli obiettivi attesi:

- Recupero all'uso turistico-ricreativo e culturale dell'area del porto storico caratterizzata dalle emergenze storico-architettoniche presenti (Arco di Traiano, Arco Clementino , basamento della Lanterna, mura storiche, rovine del porto romano ecc.);
- Miglioramento della fruibilità urbana dell'area, coerentemente con la priorità espressa dalla città di disporre di un libero accesso al mare proprio in una zona ad alto valore simbolico e di identificazione della comunità locale;

- Accesso privilegiato alla città a beneficio dei crocieristi, prospiciente alla zona monumentale ed archeologica;

Nel 2017 la positiva collaborazione tra l'ADSP del Mare Adriatico Centrale, il Comune di Ancona e la Fondazione Cariverona ha consentito di impreziosire ulteriormente l'area del Porto Antico con l'installazione artistica permanente della Fontana dei Due Soli, di Enzo Cucchi. La Fontana intende rappresentare un monumento vivo all'accoglienza delle persone, al loro ristoro e all'esigenza di riposo in un ambiente accogliente, vivo e ricco di memoria. La fontana è impreziosita da formelle artistiche in ceramica sagomate dal Maestro Cucchi che raccontano ed evidenziano alcuni elementi storici della città: come il Duomo, il Lazzaretto, la Lanterna del Vanvitelli, l'Arco di Traiano e, ovviamente, i Due soli, omaggio alla peculiare caratteristica della città dove il sole sorge e tramonta sul mare. La fontana è costituita da due lunghe panchine esterne di 15 metri che racchiudono all'interno una vasca d'acqua, larga 1,40 metri e lunga 15 metri, alimentata da 13 bocche di acqua con la forma delle mani che ricevono e sul palmo l'Agontano, la moneta battuta da Ancona all'epoca della repubblica marinara. I led luminosi installati all'interno della fontana renderanno possibile la sua visione anche di notte. A questo risultato si aggiungerà nel triennio l'implementazione del progetto di riqualificazione urbana ITI (Investimento territoriale Integrato) presentato dal Comune di Ancona, dall'ADSP del Mare Adriatico Centrale e da un più ampio partenariato istituzionale, finalizzato a ricucire il tessuto urbano tra Porto Antico e centro storico della città di Ancona. L'ambito di intervento è localizzato nella parte di waterfront del Porto Antico che ruota intorno al Palazzo degli Anziani e al sistema monumentale archeologico circostante. Gli interventi che compongono la strategia sono i seguenti:

- Progetto di tutela e valorizzazione del Palazzo degli Anziani
- Centro multidisciplinare innovativo per l' Heritage Science "Ancona Archeologica" (mappatura digitalizzata archeologica, laboratorio marino, piattaforma realtà aumentata, monitoraggio e diagnostica dei monumenti)

- Waterfront 3.0: frontemare smart nella gestione ed uso dell'energia (illuminazione pubblica, piattaforme recharge hub, mezzi eco)
- Domotica prototipale a Palazzo degli Anziani
- Miglioramento dell'efficienza energetico-ambientale della Palazzina Fincantieri - nuova sede ISMAR

Il partenariato del programma vede la partecipazione di:

- Autorità portuale di Ancona
- ISMAR Centro Nazionale Ricerche_CNR
- Soprintendenza Archeologica delle Marche
- Università Politecnica delle Marche

Il progetto, di cui si allega la presentazione riepilogativa ha un importo di oltre 8 milioni di Euro, a fronte di un cofinanziamento comunitario di 6,3 milioni. In tale ambito l'ADSP introdurrà nel porto Antico sistemi di illuminazione pubblica e dei monumenti al led, per ridurre i consumi energetici, ed implementerà punti di ricarica per auto e mezzi elettrici. L'attenzione allo sviluppo delle potenzialità del Porto Antico di Ancona proseguirà inoltre con l'avanzamento dei progetti di informatizzazione delle operazioni portuali, che dovrebbe consentire entro il 2018 il trasferimento dei mezzi pesanti dal recinto doganale di temporanea custodia presso il Molo Rizzo allo Scalo Marotti, riducendo ulteriormente la pressione del traffico veicolare nella zona portuale più prossima alla città. Tale innovazione sarà accompagnata da una accurata analisi sulle interferenze e le possibili integrazioni tra viabilità locale e viabilità portuale, volta a risolvere le attuali criticità e favorire un approccio integrato alla mobilità sostenibile in Porto Antico.

Il porto di **San Benedetto del Tronto** ha già oggi prevalente vocazione turistica e peschereccia, oltre a essere inserito nel lungomare cittadino. L'ADSP, negli ambiti demaniali di propria competenza, intende favorire la promozione delle attività culturali e ricreative in collaborazione con le Istituzioni locali.

La situazione relativa al porto di **Pescara** è sotto molti aspetti comparabile a quella del porto di Pesaro: anche lo scalo pescarese si trova infatti alla foce dell'omonimo fiume, circondato a nord ed a sud da spiagge e stabilimenti balneari. Il lungomare è impreziosito dal Ponte del Mare, un elegante ponte strallato che collega il lungomare nord e quello sud dove insiste anche la marina ed i circoli nautici e di diporto. La zona del lungofiume ospita gli accosti dei motopescherecci. Anche qui tradizionalmente si svolge la vendita al minuto del pesce, che necessita tuttavia di alcune strutture di appoggio e servizio per consentire la vendita del prodotto. L'ADSP, negli ambiti demaniali di propria competenza, intende favorire la promozione delle attività culturali e ricreative in collaborazione con le Istituzioni locali ed il FLAG Costa di Pescara, società consortile per l'attuazione della strategia sostenuta dal Fondo pesca dell'Unione Europea (FEAMP). Il FLAG Pescara individua proprio nel binomio pesca-turismo la linea d'azione principale per il sostegno al settore ittico locale.

Infine l'ADSP del Mare Adriatico Centrale intende proseguire le **azioni dirette alla conoscenza della portualità e della logistica per la cittadinanza.** In particolare il progetto "*Ti porto in porto*", grazie al quale in due anni oltre 1400 bambini delle scuole primarie marchigiane hanno potuto scoprire il porto di Ancona, il funzionamento di un porto polifunzionale e la possibilità di salire a bordo di uno dei traghetti ormeggiati sarà proseguito e potenziato, favorendo il coinvolgimento degli altri scali del sistema portuale. Rispetto ad altri progetti simili adottati nei porti nazionali, l'iniziativa del porto di Ancona si caratterizza per una forte inclusività, privilegiando l'opportunità di far vivere l'esperienza del porto al maggior numero possibile di bambini, piuttosto che promuovendo percorsi più approfonditi, ma per un numero ridotto di utenti. Visto il positivo riscontro da parte degli istituti scolastici regionali, il progetto sarà proseguito. L'ADSP intende inoltre favorire la collaborazione con gli istituti superiori, ed in particolare gli istituti tecnico-nautici presenti nei territori di riferimento, per avvicinare gli studenti alle professioni della portualità e del mare. Saranno quindi proseguite le iniziative in coordinamento con le locali Capitanerie di Porto volte a fare conoscere gli aspetti

tecnici, normativi, tecnologici ed innovativi che stanno dietro le diverse filiere portuali: dalla cantieristica alla logistica, dal traffico crociere alle rinfuse, passando per la pesca e la promozione della cultura marinara.

Infine, con riferimento al grande pubblico, la sfida da cogliere nei prossimi anni sarà quella di coinvolgere su più vasta scala gli operatori e le imprese dei porti, favorendo l'organizzazione di veri e propri *open days* nel corso dei quali le imprese dei porti e le compagnie di navigazione si presentino alla loro comunità di riferimento.

4. LO SVILUPPO DEI SISTEMI INFORMATICI PER IL SUPPORTO DELLA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PORTUALE

Nel precedente triennio l'Autorità portuale di Ancona ha investito con convinzione nello sviluppo di strumenti informatici a supporto della competitività e dell'efficienza del porto di Ancona, andando ben oltre gli obiettivi fissati dal POT relativi allo sviluppo del Port Community System. Ad oggi infatti, oltre ad avere continuamente sviluppato il PCS in uso, come illustrato nei paragrafi sottostanti, l'Autorità portuale/ADSP si è dotata di una APP dedicata ai passeggeri in transito nello scalo, una rete WIFI ad accesso gratuito per gli utenti del porto, un sistema pubblico per tracciare e presentare gli interventi di escavo nel porto di Ancona, e applicazioni dedicate per il monitoraggio dei conferimenti a mare dei sedimenti e la gestione della vasca di colmata da remoto. È inoltre stata avviata una proficua collaborazione con l'Agenzia delle Dogane per lo sviluppo di un sistema innovativo di tracciamento dei mezzi in imbarco e sbarco dai traghetti, finalizzata al trasferimento in sicurezza degli stessi in un'area esterna al porto per espletare le formalità doganali.

L'introduzione sempre più spinta di sistemi informatici e di comunicazione per semplificare, rendere più efficienti, trasparenti e sicure le attività nei porti proseguirà con determinazione nel triennio in tutti gli scali del sistema portuale nell'ottica di mantenere l'infrastruttura, le imprese ed il personale che in esse vi operano capaci di cogliere le opportunità offerte dal continuo sviluppo tecnologico. Rilevanti saranno a questo proposito le possibilità derivanti dalle iniziative di cooperazione nazionali e internazionali cofinanziate dai finanziamenti europei. Di seguito sono presentati i principali interventi previsti.

4.1 Sviluppo del Port Community System e del sistema di accesso in porto

Dalla data di acquisizione del software nel mese di febbraio 2015, il sistema è stato costantemente oggetto di attività di manutenzione ed evoluzione finalizzate a sviluppare al massimo le opportunità di interoperabilità e semplicità d'uso per l'utenza. Attualmente, il PCS LISy in uso è in grado di dialogare con il sistema AIDA dell'Agenzia delle Dogane, con il sistema PMIS del Corpo delle Capitanerie di Porto e con il sistema TRAMAR di ISTAT. Il PCS LISy è stato a livello nazionale tra i primi a sviluppare la capacità di dialogare ed acquisire i dati disponibili dai c.d. servizi esposti del PMIS. Inoltre il sistema continua ad essere pienamente interoperabile con i software in uso presso gli agenti marittimi e spedizionieri doganali per consentire lo scambio di dati relativi al processo doganale senza rendere obbligatorio l'uso del sistema messo a disposizione dalla ADSP. La flessibilità d'uso ha consentito in pochi mesi di assicurare l'estensione del PCS agli altri porti della ADSP, in particolare Pesaro, Pescara e Ortona, rendendo disponibili anche agli operatori di questi scali le stesse opportunità già offerte all'utenza portuale di Ancona e Falconara.

Coerentemente con le indicazioni emerse in sede di dialogo istituzionale Assoporti-Agenzia delle Dogane, il sistema verrà integrato con le funzionalità necessarie al dialogo telematico della Pubblica Amministrazione tramite Port di Dominio, e sarà ulteriormente sviluppato in maniera da adeguare le proprie interfacce al progressivo sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale e dei sistemi dell'Agenzia delle Dogane e del Corpo delle Capitanerie di Porto. Lo sviluppo del software punterà a rafforzare ulteriormente il principio del riuso e della disponibilità automatica del dato nei vari moduli, una volta inserito a sistema. Un'ulteriore linea di sviluppo riguarderà i sistemi di *gate control*, per semplificare e coadiuvare le attività svolte dalle guardie presenti ai varchi portuali, sia dello scalo che dei terminal traghetti e merci. Infine, particolare attenzione verrà data agli aspetti della protezione e riservatezza delle informazioni.

4.2 Sperimentare ed implementare approcci innovativi per la gestione dei cicli operativi portuali

I porti dell'ADSP, ed in particolare Ancona, hanno particolare vocazione al traffico traghetti. In particolare Ancona è tra i principali scali per il traffico Ro-Ro dell'Adriatico, con linee regolari verso Grecia, Croazia e Albania. La prossimità degli scali ai centri urbani, con la sola eccezione di Ortona, rende complesso lo sviluppo efficiente di tali traffici a causa del limitato spazio disponibile e delle interferenze con la viabilità e le necessità cittadine. Per ovviare a tali criticità, saranno sperimentati approcci innovativi, a partire dal porto di Ancona, finalizzati ad estendere la possibilità di svolgere parte delle oeprazioni portuali all'esterno dell'ambito dello scalo propriamente detto. Una prima sperimentazione sarà avviata in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane sul porto di Ancona: nonostante la maggior parte del traffico su rotabile si svolga tra Paesi comunitari, sono numerosi i mezzi in imbarco e sbarco ad Ancona che effettuano infatti le procedure doganali presso i locali uffici della dogana. La sperimentazione in particolare riguarderà modalità telecontrollate per il trasferimento delle aree di parcheggio dei mezzi commerciali pesanti dalle banchine del porto storico ad aree esterne alla circoscrizione portuale ove svolgere gli adempimenti doganali.

4.3 Servizi ai passeggeri

La vocazione della maggioranza dei porti dell'ADSP al traffico passeggeri e crociere, nonché la prossimità ai centri urbani, rende particolarmente opportuno investire per l'implementazione di reti WIFI aperte. Gli investimenti realizzati in questi anni al porto di Ancona, anche grazie ai finanziamenti comunitari ottenuti, hanno dimostrato l'efficacia e il gradimento per l'utilizzo del servizio da parte dell'utenza. Poiché infatti i passeggeri del porto di Ancona – e dei porti dell'ADSP – sono in gran parte stranieri, la disponibilità di una rete che consenta di accedere gratuitamente ad internet ovviando ai costi di roaming è un servizio oramai essenziale da garantire all'utenza. Le reti gratuite sono inoltre un valido supporto

per gli operatori portuali durante le attività di banchina e, ultimo ma non meno importante, il libero accesso ai cittadini ed ai visitatori dei porti costituisce un valido strumento di promozione dell'Ente e degli scali come luoghi accoglienti per cittadini e passeggeri, rafforzando quel legame tra porto e comunità circostante che sempre più si rivela strategico per consentire uno sviluppo competitivo e sostenibile dello scalo. Per questo si proseguirà con l'installazione di reti WIFI negli scali non attualmente messi in rete, introducendo reti performanti per rispondere alle esigenze di numeri significativi di utenti, molto concentrati nel tempo. Nell'ottica di integrare l'infrastruttura wireless, già presente nel porto storico di Ancona, è stata affidata la progettazione del potenziamento della struttura tecnologica Wi-Fi esistente nella zona portuale compresa fra il Mandracchio ed il Molo Nord. In particolare l'obbiettivo consiste nella realizzazione di una copertura generale delle superfici della medesima zona, con tecnologia wireless hand-over per la connessione di tecnologie di varia tipologia e per finalità istituzionali non solo dell'ente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. La "info-struttura", adeguatamente dimensionata, verrà utilizzata per la connettività dei servizi tecnologici di comunicazione vocale, tipo telefonia VoIP, per la trasmissione di dati, per il monitoraggio delle infrastrutture e degli impianti portuali, per il monitoraggio e la gestione delle superfici di viabilità e di sosta asservite alle operazioni portuali, per la realizzazione di corridoi doganali, per l'identificazione di corridoi di transito pedonale/carrabile controllati. L'obbiettivo consiste quindi nella realizzazione "della via di comunicazione wireless" sulla quale far transitare i servizi tecnologici che consentiranno l'avvio e la concretizzazione di una gestionale dei beni e delle manutenzioni in ambito portuale, privilegiando logiche di presidio e di monitoraggio, nonché di prevenzione, secondo logiche ormai di normale utilizzazione. Quanto sopra consentirà un ampliamento delle potenzialità generali delle infrastrutture presenti nel territorio di giurisdizione oltre che un incremento delle possibilità di gestione, da parte degli interessati, secondo logiche in linea con gli input generali di informatizzazione dei processi di gestione della pubblica amministrazione.

Accanto all'infrastruttura telematica di base, l'Autorità ha sviluppato le prime esperienze relative alla fornitura ai passeggeri di informazioni anche in tempo reale. In particolare tra 2015 e 2016 è stata implementata la APP Welcome to Ancona, in collaborazione con Comune e Camera di commercio locali. La APP, oltre a fornire informazioni turistiche e relative ai servizi di mobilità, consente oggi di essere utilizzata come strumento per informare direttamente i passeggeri in caso di situazioni di potenziale disagio, come l'aumento dei livelli di controllo. L'Autorità di

Sistema Portuale intende potenziare le funzionalità della APP ed acquisire da essa maggiori informazioni sul tipo di utenza, al fine di migliorare la qualità del servizio e renderlo più aderente alle aspettative dell'utenza.

4.4 Innovazione digitale

Nel 2017 è stato inoltre siglato un protocollo di collaborazione con il CRS4, tra i più avanzati centri di ricerca nazionali sull'applicazione delle tecnologie informatiche e della comunicazione, finalizzato a studiare le possibili applicazioni in ambito portuale delle innovazioni tecnologiche di questo settore in continua evoluzione. La collaborazione si baserà sulle attività di ricerca istituzionalmente svolte dal Centro, che si avvarrà dell'ambito portuale per testare le innovazioni ed adattarle alle realtà complesse come quelle degli scali portuali. Gli ambiti di lavoro individuati sono i seguenti:

- testare nuovi sistemi ed approcci innovativi per l'automazione dei processi di gestione, nello specifico in ambito portuale;
- dialogo telematico fra la sede amministrativa dell'ente e le sedi operative dislocate sul territorio di competenza;
- innovazione ed informatizzazione applicata ai servizi erogati dalla P.A.;
- efficientamento energetico e riduzione degli impatti ambientali conseguenti le attività portuali.

La convenzione si pone, quale obbiettivo principale, la collaborazione fra gli enti coinvolti onde realizzare lo sviluppo di progetti di ricerca, di rilievo per l'AdSp MAC, oltre che di sicuro interesse nazionale. In questo ambito sarà dato particolare rilievo al supporto tecnologico per la tutela della sicurezza in porto e la prevenzione di atti criminali e terroristici. Le attività sperimentali, che saranno svolte ovviamente in coordinamento con gli organi di polizia e nel rispetto dei diritti di tutela dei dati personali dei passeggeri, vedranno l'introduzione di nuove soluzioni tecnologiche in grado di supportare gli operatori della sicurezza nell'individuare comportamenti ed azioni anomale automaticamente, snellendo le procedure di controllo ed analisi attualmente adottate.

4.5 Innovazione tecnologica e sviluppo delle infrastrutture

Nel triennio precedente l'Autorità portuale ha sviluppato una notevole esperienza nell'introduzione di sistemi tecnologici a supporto dell'attività istituzionale di sviluppo dell'infrastruttura portuale. In particolare, nell'ambito degli investimenti relativi ai lavori di approfondimento e livellamento dei fondali la collaborazione costante con il CNR ISMAR ha portato allo sviluppo di un sistema web aperto per il monitoraggio delle operazioni di dragaggio e per la condivisione delle informazioni relative alla qualità dei sedimenti ed alle analisi effettuate nel corso degli anni. Il sistema è aperto e liberamente consultabile, a vantaggio della comunità scientifica, degli organi di controllo e di tutela dell'ambiente e della cittadinanza. Un'operazione che consente la condivisione delle informazioni e trasparenza dell'azione amministrativa e tecnica della ADSP, e che sarà costantemente aggiornata ed innovata con le attività di dragaggio previste negli altri porti di competenza dell'Ente.

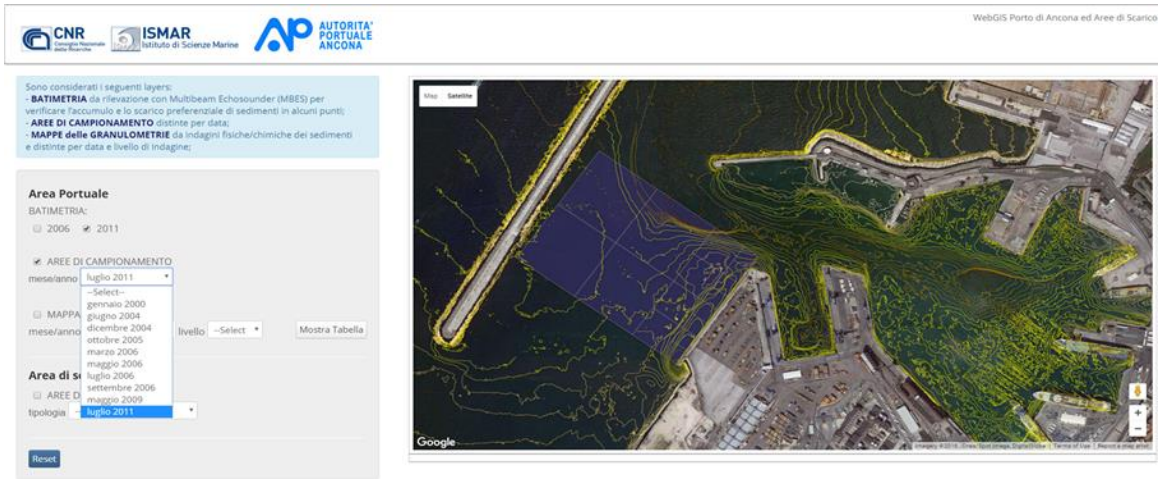


Figura 3: La piattaforma webgis sviluppata con CNR ISMAR

Ulteriori attività hanno riguardato la realizzazione del sistema di sorveglianza e accertamento a distanza per il corretto conferimento delle sabbie dragate dal Porto, che ha evitato il quotidiano imbarco di un funzionario tecnico

dell'AP sui mezzi nautici per il conferimento a mare dei sedimenti puliti dragati, e il monitoraggio e la gestione e controllo della vasca di colmata attraverso la rete internet. Per la vasca di colmata è stata realizzata un'applicazione di gestione automatica delle paratie controllate anche a distanza. Questo sistema collaudato nel mese di marzo permette infatti in maniera automatica e tramite internet di controllare i livelli delle acque e il monitoraggio di tutti di tutti i parametri richiesti dal CNR - ISMAR (consiglio Nazionale delle Ricerche – Istituto di scienze Marine). E' così possibile gestire i livelli e scaricare le acque in mare della vasca di colmata quando si verificano le condizioni prefissate di livello massimo raggiunto e livello di marea inferiore al livello della paratoia. Le acque passano attraverso dei filtri per depurarle dagli inquinanti mentre viene monitorato e verificato il rispetto dei parametri inquinanti rientranti nelle specifiche fissate per legge e controllate dal CNR-ISMAR. Per ottenere questo sono stati integrati alcuni dispositivi quali le centraline e i sensori - che rilevano le condizioni e lo stato delle paratie, i livelli della vasca ed il livello del mare - ed i selettori dei motori che azionano i comandi in funzione delle condizioni richieste e del raggiungimento dei livelli desiderati. L'attivazione è resa possibile a distanza tramite la rete mobile 4G di controllo e il collaudo è stato possibile utilizzando i comandi inviati da smartphone. L'esperienza acquisita in questi progetti sarà replicata nelle attività di dragaggio degli anni a venire, perfezionando i sistemi che hanno già dimostrato di avere un positivo effetto sulla registrazione dei procedimenti burocratici e tecnici, nonché sui costi di realizzazione e gestione dei lavori.

5. AZIONI DI GOVERNANCE

L'azione programmatica e l'individuazione delle linee guida dell'Ente per il prossimo triennio sono necessariamente ispirate dai documenti che hanno delineato la nuova politica nazionale della portualità: il D. Lgs. 169/2016 ed il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Lo strumento normativo individua prevalentemente gli strumenti ed i percorsi amministrativi per espletare l'azione dell'Ente. La norma definisce le missioni principali delle ADSP:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali;
b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;
f) promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retro-portuali e interportuali.

La legge è ispirata dall'obiettivo di ricondurre ad una governance più forte 57 porti di rilevo nazionale, coordinati da 15 ADSP con organi di gestione snelli e

maggior potere decisionale. Molto più forte anche il ruolo di coordinamento del Ministero nazionale, tramite la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica fissa invece dieci misure per semplificare e rendere competitivo il sistema logistico, potenziare le infrastrutture, promuovere l'innovazione e la sostenibilità. Le 10 misure sono presentate nella tabella seguente.

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA		
UNA *VISION* PER IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO ✓ **Il sistema portuale e logistico:** ✓ **Per la ripresa economica del Paese** ✓ **Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea** ✓ **Per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno** ✓ **Per la promozione della sostenibilità**	Obiettivo 1 Semplificazione e snellimento	Azione 1 Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale
	Obiettivo 2 Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi	Azione 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori
	Obiettivo 3 Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri	Azione 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra
	Obiettivo 4 Integrazione del Sistema Logistico	Azione 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche
	Obiettivo 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	Azione 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri
	Obiettivo 6 Innovazione	Azione 6 Misure per incentivare la ricerca , lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana
	Obiettivo 7 Sostenibilità	Azione 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti
	Obiettivo 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie	Azione 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali
	Obiettivo 9 Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale	Azione 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare
	Obiettivo 10 Attualizzazione della governance del Sistema Mare	Azione 10 Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana

Figura 4: I 10 obiettivi del PSNPL. Fonte: MIT

5.1 Gli obiettivi

Il combinato del D. Lgs. 169/2016 e del PSNPL ha condotto all'individuazione delle seguenti linee guida prioritarie per l'operato dell'Ente nei prossimi 3 anni

I. Completare l'integrazione del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, valorizzando le potenzialità degli scali in un'ottica integrata;

La missione prioritaria delle nuove Autorità di Sistema Portuale consiste nel realizzare la piena integrazione del sistema portuale di competenza. Il prossimo triennio pertanto sarà dedicato in maniera prioritaria ad individuare le possibili aree di sinergia e integrazione dei servizi dei porti, al fine di massimizzare l'efficienza delle infrastrutture per le imprese attive negli scali, allineare standard e procedure, valorizzare le specificità degli scali ed i vantaggi competitivi derivanti dalle posizioni geografiche. Accanto all'integrazione dei sistemi portuali, sarà necessario sviluppare il dialogo con le infrastrutture ed i sistemi logistici dell'hinterland portuale di riferimento, ad esempio per mitigare le criticità derivanti dalla carenza di spazi in ambito portuale negli scali con i maggiori volumi di traffico di merci solide. I primi risultati sono già stati conseguiti attraverso l'acquisizione e la gestione delle pratiche demaniali dei 6 porti, ultimata in 3 mesi dall'avvio della nuova Autorità di Sistema Portuale, nonché attraverso l'estensione del PCS agli altri porti interessati dal traffico merci e passeggeri. L'analisi approfondita dei traffici portuali ed il confronto con le imprese attive nei porti consentiranno di individuare gli ambiti prioritari di intervento. Un ulteriore ambito di collaborazione e sviluppo delle potenzialità del sistema portuale sarà il dialogo con i sistemi portuali del Mare Tirreno, con particolare riferimento al Lazio ed alla Toscana. L'obiettivo del dialogo tra sistemi portuali sarà di valorizzare le potenzialità del *landbridge* tra Adriatico e Tirreno a sostegno dei flussi di traffico trans-mediterranei che trovano nell'Italia centrale il punto di passaggio per connettere le Autostrade del mare del Mediterraneo Orientale ed Occidentale. In questi territori, stante il limitato apporto delle infrastrutture ferroviarie, i porti dell'Adriatico centrale possono sfruttare una rete stradale sempre più efficiente, anche grazie al progressivo completamento

dell'asse settentrionale della "Quadrilatero" (la superstrada Ancona-Perugia). In questa linea guida rientra anche la promozione del sistema portuale dell'Adriatico Centrale nei fora internazionali: dalle associazioni di settore, alla partecipazione agli eventi internazionali di rilievo, ma anche alle iniziative di cooperazione. In questo contesto vanno poste in evidenza le opportunità derivanti dalla rinnovata volontà dell'Associazione Assoporti di rilanciare il ruolo dei porti italiani a livello europeo, ma anche l'opportunità di tutelare la posizione del sistema portuale dell'Adriatico centrale nell'ambito di iniziative quali il forum di corridoio istituito dal coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo Pat Cox, e le iniziative di dialogo per la portualità adriatica recentemente promosse dai porti greci. Il valore aggiunto derivante dalla partecipazione attiva in tali contesti va dall'opportunità di rendere evidente il lavoro quotidiano di sviluppo delle infrastrutture portuali dell'Italia centrale, alle reti di contatto che consentono di cogliere opportunità progettuali nel contesto dei bandi periodicamente aperti dalla Commissione Europea.

II. Proseguire e rafforzare il partenariato istituzionale con gli organi competenti per lo sviluppo della competitività degli scali del Sistema Portuale;

Il coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale è una delle missioni istituzionali delle Autorità di Sistema Portuale. Non solo, esso rappresenta un fattore primario per conseguire il risultato di adeguare le infrastrutture ed i servizi portuali alle esigenze odierne delle imprese, consentendo loro di competere nel mercato. La complessità dell'ambito portuale, ove in ciascuno scalo possono avere competenze oltre 20 amministrazioni pubbliche, rende necessario un ruolo di coordinamento come previsto dalla norma, pur nel pieno rispetto delle competenze e delle autonome scelte delle Amministrazioni coinvolte. Le attività di cooperazione saranno svolte nei diversi livelli: manageriale, all'interno del Comitato di gestione; istituzionale, nell'ambito delle conferenze di servizio e dei momenti di raccordo istituzionale a livello locale, regionale e nazionale; tecnico nell'ambito dei momenti di coordinamento

amministrativo ed operativo. In questo ambito saranno in particolare promossi "modelli" e buone pratiche di coordinamento e cooperazione, finalizzati a accrescere la consapevolezza reciproca dei ruoli e delle priorità delle diverse amministrazioni, per semplificare e rendere il più possibile omogenei e prevedibili gli iter amministrativi. Di particolare rilievo in questo contesto la collaborazione con i Provveditorati alle Opere Pubbliche competenti per le circoscrizioni portuali, con le strutture tecniche e le agenzie delle Regioni che hanno in essere procedimenti relativi alla manutenzione ed allo sviluppo delle infrastrutture portuali nei porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona, coerentemente con quanto previsto dall'ordinamento precedente alla riforma dei porti. L'obiettivo sarà di assicurare l'implementazione tempestiva delle opere al fine di completare la transizione in corso. Le attività di cooperazione sono già state avviate in questi mesi sia nell'ambito dell'iniziativa Una prima iniziativa di collaborazione è stata già avviata allo scopo di non mandare dispersi i finanziamenti acquisiti dalla Regione Abruzzo tramite il Master Plan per i porti di Pescara e Ortona: la ADSP ha recentemente proposto alla Regione la sottoscrizione di uno specifico protocollo di intesa e di coordinamento attraverso il quale saranno conferite alla Regione stessa, o a soggetto pubblico allo scopo delegato, le funzioni e le potestà di ente attuatore e stazione appaltante ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e 56/2017. Tale protocollo si rende necessario al fine di evitare che le fonti di finanziamento già acquisite ed aventi scadenza al 31.12.2018, possano andare disperse inutilmente a seguito della entrata in vigore del D.lgs. 169/2016 e della intervenuta competenza della ADSP sui porti abruzzesi

III. Sviluppo infrastrutturale;

L'ADSP del Mare Adriatico Centrale ha ora la responsabilità di implementare 5 Piani Regolatori Portuali, come illustrato nel precedente Capitolo 2. Nella prima fase la priorità sarà data agli interventi per migliorare l'accessibilità ai porti lato mare: i dragaggi hanno carattere di assoluta priorità nei porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto e Pescara, al fine di ripristinare l'operatività dello scalo; non meno

importanti gli interventi di dragaggio previsti nei porti di Ancona e Ortona, necessari per consentire agli scali di poter accogliere navi di classe superiore, sia nel settore container che nel general cargo e traghetto. L'aumento del pescaggio massimo consentito in questi porti ha un diretto effetto sull'aumento dei volumi di traffico – e dunque sull'aumento degli introiti delle tasse portuali da reinvestire per il miglioramento dell'infrastruttura. L'altro ambito di intervento riguarderà l'aumento e la qualità degli spazi per lo stoccaggio delle merci e la movimentazione dei passeggeri in porto, con interventi nei porti di Ancona ed Ortona – alcuni dei quali già in corso come illustrato nel paragrafo successivo – volti a soddisfare almeno parzialmente la necessità di nuove superfici per lo stoccaggio e la lavorazione delle merci e delle unità di carico. Infine, l'Autorità di Sistema Portuale intende proseguire la collaborazione con i gestori delle infrastrutture stradali e ferroviarie per risolvere le criticità di accesso agli scali, prevalentemente sui porti di Ancona ed Ortona: con riferimento al porto di Ancona, la progettazione in corso degli interventi di allungamento dei binari ferroviari in nuova darsena consentirà di completare il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del porto, rendendolo uno degli scali più efficienti dell'Adriatico. Con riferimento alle connessioni viarie, dopo l'abbandono del progetto dell'Uscita ad Ovest da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, è stata avviata la progettazione di una nuova, più sostenibile iniziativa, volta a connettere il porto di Ancona al raddoppio della variante della Statale 16, semplificando la connessione con la grande viabilità in direzione nord-sud ed Ovest. Nel mese di febbraio 2017, tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., Comune di Ancona, Regione Marche e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato stipulato un protocollo di intesa sul progetto del "Lungomare nord" che, tra gli stessi soggetti, stabilisce una sinergia – per quanto a ciascuno interessa e compete – volta alla realizzazione di un progetto complessivo strategico per risolvere il collo di bottiglia dell'accessibilità stradale e ferroviaria a nord di Ancona. Il progetto prevede l'avanzamento verso mare della linea di costa per una lunghezza massima di m 180,00 c.ca, mediante realizzazione di una nuova scogliera di contenimento e

protezione. Il riempimento alle spalle della scogliera verrà utilizzato per rettificare la linea ferroviaria adriatica, allargare la carreggiata della SS16 Adriatica, realizzare un ampio lungomare verde tra Marina Dorica e l'abitato di Palombina, consentendo lo sviluppo di nuovi spazi ricreativi e turistici. La progettazione è coordinata dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Toscana, l'Umbria e le Marche. L'opera sarà realizzata grazie alla esecuzione congiunta di diversi interventi, che rispondono a necessità di differente tipo:

- RFI ha la necessità di rettificare la tratta di binari tra Palombina e Ancona centrale, di rafforzare il piede di frana che sussiste a nord di Ancona e disporre di spazio di sicurezza adeguato tra il mare e la ferrovia;
- l'Autorità Portuale necessita di un luogo adeguato per il conferimento dei sedimenti di dragaggio della nuova Darsena. L'ipotesi di riempimento del nuovo lungomare che da Marina Dorica si estenda verso Torrette e Palombina consentirebbe di risparmiare ingenti risorse è compatibile con la qualità dei sedimenti da dragare, come evidenziato dalle analisi svolte negli anni e pubblicate sul sito internet dell'Autorità di Sistema Portuale;
- Il Comune di Ancona, oltre a risolvere una criticità prioritaria per quanto riguarda la mancanza di collegamento porto-grande viabilità., otterrebbe la rettifica del percorso della statale adriatica e un nuovo spazio recuperato dal mare per realizzare il nuovo lungomare tra Ancona, Palombina e Torrette.

Nel triennio di vigenza del Piano Operativo si prevede di ultimare il percorso progettuale che poterà importanti benefici ai fini dei dragaggi nello scalo marittimo anconetano, in termini di ottimizzazione delle risorse, di sostenibilità ambientale, oltre che di snellimento delle procedure amministrative. Il progetto rappresenta chiaramente una sfida anche per l'obiettivo di sviluppo e applicazione dei partenariati istituzionali per la competitività dei porti dell'Adriatico centrale.

Un ulteriore ambito relativo al porto di Ancona riguarda l'acquisto dell'Area ex Bunge Italia. Il sito produttivo è chiuso ormai da 6 anni. Tuttavia non è stato possibile addivenire con la società proprietaria ad un accordo che consenta finalmente di valorizzare quest'area. L'Autorità di Sistema Portuale proseguirà

pertanto il dialogo, in collaborazione con l'Amministrazione locale, per poter addivenire nel triennio ad un accordo che consenta l'acquisizione degli spazi e la loro trasformazione in aree logistiche.
Infine, come illustrato nel capitolo 2, sono in corso i lavori di potenziamento della Banchina 22. La necessità di ammodernare la banchina ha comportato la scelta nel corso del 2015 di limitare le concessioni insistenti sulle banchine 23 e 25. I tre accosti infatti vanno considerati come parte di un unico sistema infrastrutturale. Pertanto, al momento del completamento dei lavori di potenziamento della banchina 22, previsti come detto per i primi mesi del 2018, si procederà ad una complessiva valutazione di utilizzo del compendio demaniale composto dalle banchine 22, 23, 24 e 25. Tali infrastrutture, potenzialmente in grado di operare sia con merci alla rinfusa che con merci containerizzate, costituiranno una imprescindibile potenzialità che, in aggiunta alla flessibilità già ad oggi resa dalla banchina 26, consentirà al porto di Ancona di potersi definire a tutti gli effetti come vero porto multipurpose del centro adriatico.

Per quanto riguarda il porto di Ortona, l'Autorità di Sistema Portuale collaborerà con RFI nell'ambito dei progetti di potenziamento dell'omonima stazione che prevedono, oltre all'aumento di sagoma delle gallerie ferroviarie, il ripristino ed il miglioramento del raccordo ferroviario di accesso al porto.

IV. Introduzione dell'innovazione tecnologica e di processo;

L'innovazione tecnologica, con particolare riferimento all'utilizzo delle tecnologie delle telecomunicazioni, digitali, e della realtà virtuale, offre alle Autorità portuali grandi potenzialità, che richiedono tuttavia la capacità di percepire rischi ed opportunità ad esse connesse. L'ADSP del Mare Adriatico Centrale ha già avviato un protocollo di collaborazione con CRS4, centro di ricerca specializzato nell'innovazione tecnologica, volto ad ottenere un supporto qualificato nelle fasi di individuazione, test ed introduzione di innovazioni tecnologiche. Anche la pianta organica dovrà essere adeguata per consentire di accompagnare efficacemente

questi processi. Stante la fase avanzata di definizione del progetto "TinS", volto a garantire il trasferimento in sicurezza dei mezzi commerciali da e per i terminal traghetti ed un'area doganale fuori dall'ambito portuale, particolare attenzione è stata rivolta alle reti WIFI di ultima generazione ed a strumenti optronici in grado di distinguere automaticamente i comportamenti di mezzi e persone. Nel corso del triennio verrà completata l'adozione di soluzioni tecnologiche in grado di assicurare ampia capacità di banda e velocità di navigazione, a vantaggio del sistema TinS, ma anche dei passegeri e degli utenti del porto. Le potenzialità della realtà virtuale e della realtà aumentata saranno invece testate in collaborazione con altri soggetti pubblici, centri di ricerca e imprese private nel contesto di iniziative di cooperazione, progetti speciali e finanziamenti ad hoc. Gli obiettivi prioritari saranno: il rafforzamento della capacità di raggiungere direttamente l'utenza del porto, sia per scopi informativi, sia per veicolare in maniera innovativa il patrimonio culturale materiale ed immateriale dei porti dell'Adriatico Centrale; la possibilità di aumentare la capacità predittiva sugli effetti degli interventi di manutenzione e sviluppo delle infrastrutture portuali; il supporto agli operatori della sicurezza portuale per semplificare le attività di controllo e prevenzione. Anche nell'ambito di questa linea guida, la collaborazione istituzionale, in particolare con l'Agenzia delle Dogane ed il Corpo delle Capitanerie di Porto, sarà un rilevante valore aggiunto per riuscire ad utilizzare precocemente le opportunità offerte dall'introduzione di approcci autorizzativi semplificati o automatizzati.

V. Sostenibilità ambientale e sociale.

Il traffico marittimo e la portualità sono chiamati in misura sempre maggiore ad impegnarsi nella riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali. In tale contesto si inserisce anche il tema dell'efficientamento energetico, che riguarda sia la riduzione della dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili, sia una più oculata gestione della risorsa energia, con positive conseguenze dal punto di vista economico oltre che ambientale. L'ADSP del Mare Adriatico Centrale ha già avviato un percorso specifico relativo all'efficientamento energetico, nel quale, a partire

dall'analisi sui consumi dell'Ente e delle imprese operanti nel porto di Ancona, saranno individuate le azioni prioritarie per la riduzione dei consumi e le opportunità per l'introduzione di fonti energetiche rinnovabili. Tale approccio sarà progressivamente esteso a tutti i porti del Sistema del Centro Adriatico, avendo come priorità gli scali più "energivori" o i progetti di sviluppo infrastrutturale già in corso.

La dimensione della sostenibilità ambientale è una sfida primaria per l'Ente, in quanto parte non solo della sua strategia competitiva, ma anche elemento essenziale per un rapporto costruttivo con le comunità del territorio circostante il porto. l'approccio che sarà scelto sarà improntato ad un forte rigore scientifico per evitare errate valutazioni sulle azioni di maggiore efficacia e ottimizzare gli investimenti necessari. L'ADSP intende rafforzare la dimensione della sostenibilità ambientale dello scalo in tutti gli ambiti d'azione:

- Programmazione dei lavori: la buona pratica della valutazione delle modalità ambientalmente più sostenibili e migliorative rispetto agli obblighi di legge nell'implementazione delle opere di sviluppo portuale sarà estesa a tutti i porti del Sistema dell'Adriatico Centrale. Analogamente, per gli interventi di vasta scala – come le opere di dragaggio nei porti – sarà proseguito il sistema di reportistica ambientale pubblico sviluppato nel corso del 2015 per consentire un rapido e trasparente accesso alle informazioni sulle soluzioni scelte e gli effetti ambientali;
- Innovazione: l'introduzione di sistemi informatici per lo scambio di comunicazioni ha già dimostrato il positivo impatto in termini di riduzione del traffico veicolare interno al porto. altri interventi saranno svolti per ottimizzare il percorso dei mezzi pesanti in imbarco e sbarco dai traghetti, nonché ridurre i tempi di attesa ai varchi dei terminal portuali;
- Attività portuali: l'organizzazione degli spazi portuali, in particolar modo negli scali più vicini ai centri abitati, sarà decisa ove possibile tenendo conto del possibile impatto sulla qualità dell'aria. Saranno studiate modalità migliorative per ridurre le esternalità oggi provocate dalle attività portuali;

- Carburanti alternativi/qualità dell'aria: l'ADSP intende avviare con le compagnie del settore ferry nel porto di Ancona una valutazione sul possibile utilizzo di carburanti a ridotto tenore di zolfo, in preparazione alle nuove regole internazionali che entreranno in vigore nel 2020. Sarà valutata l'adozione di incentivi per le compagnie che si impegnino ad utilizzare carburanti a ridotte emissioni nelle fasi di approccio, manovra e partenza dai porti.

Con riferimento alla sostenibilità sociale, oltre alla costante interrelazione con le autorità amministrative locali – nell'ambito degli organi dell'ADSP, ma anche attraverso forme di dialogo amministrativo strutturate – verrà dato particolare rilievo all'obiettivo di favorire l'accettabilità sociale degli scali, promuovere la cultura marittima e portuale nelle sue diverse sfaccettature, ma con una specifica attenzione alla dimensione economica, occupazionale e della promozione di professionalità tecniche, scientifiche e amministrative altamente qualificate. Una seconda dimensione prioritaria per favorire la sostenibilità sociale consiste nel promuovere la percezione dei porti come parte integrante, viva ed attiva del tessuto urbano e sociale delle comunità circostanti. Per questo l'Ente intende proseguire con la costante azione di valorizzazione del patrimonio artistico e culturale nelle aree portuali, e favorire l'espressione artistica al loro interno, compatibilmente con le esigenze operative degli scali. Promuovere il senso di appartenenza del porto e dei suoi lavoratori alla comunità locale è un valore aggiunto che ha molteplici impatti positivi: dall'immagine del porto e dei suoi addetti, all'accettabilità sociale e alla condivisione degli obiettivi di sviluppo economico nell'ottica di una realtà capace di promuovere uno sviluppo sostenibile e diffuso.

5.2 Investimenti strategici per lo sviluppo dei traffici passeggeri e merci

Il traffico passeggeri caratterizza storicamente i porti del medio adriatico, grazie alla loro felice posizione geografica baricentrica. L'evoluzione dei traffici richiede di guardare al medio e lungo periodo per mantenere le dotazioni infrastrutturali dei

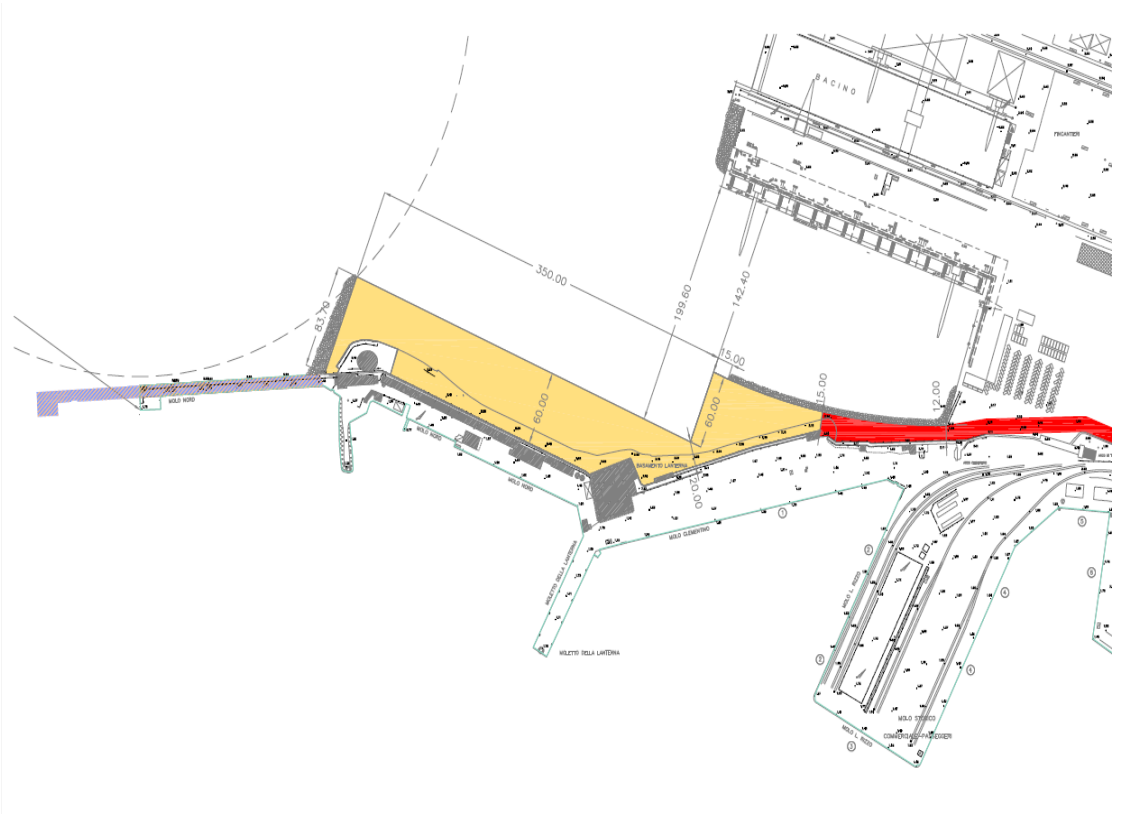
porti adeguate alle prevedibili evoluzioni del mercato. Attualmente, sono allo studio due investimenti di grande scala inerenti il traffico passeggeri:

Banchinamento del fronte esterno del molo Clementino

Lo scalo marittimo anconetano, se – grazie alle opere recentemente concluse ed a quelle avviate – nella zona dedicata ai traffici mercantili sta già conseguendo le infrastrutture idonee all'approdo delle grandi unità navali della moderna generazione, non dispone ancora di banchine di lunghezza adeguata alla stessa tipologia di imbarcazioni nella parte dedicata ai traffici ro-pax. A fronte di ciò, è stato recentemente deliberato l'avvio del procedimento volto alla realizzazione, nel breve periodo, di una nuova banchina presso la zona del porto storico, di lunghezza pari ad almeno m 350,00, cosicché, nei più lunghi tempi di aggiornamento ed attuazione dei vigenti strumenti di pianificazione territoriale, non vengano meno le condizioni essenziali al mantenimento della competitività nel mercato dei trasporti.

Localizzazione dell'intervento

La nuova banchina suddetta, in conformità ai requisiti dettati dalle vigenti normative in materia di costruzioni in zona sismica, sarà costituita da strutture in conglomerato cementizio armato, rispondenti ai più elevati requisiti contemplati dalle norme medesime, quindi di possibile utilità – costituendo in tal senso un'eccellenza nel contesto nazionale – anche in eventi calamitosi e per attività di protezione civile.

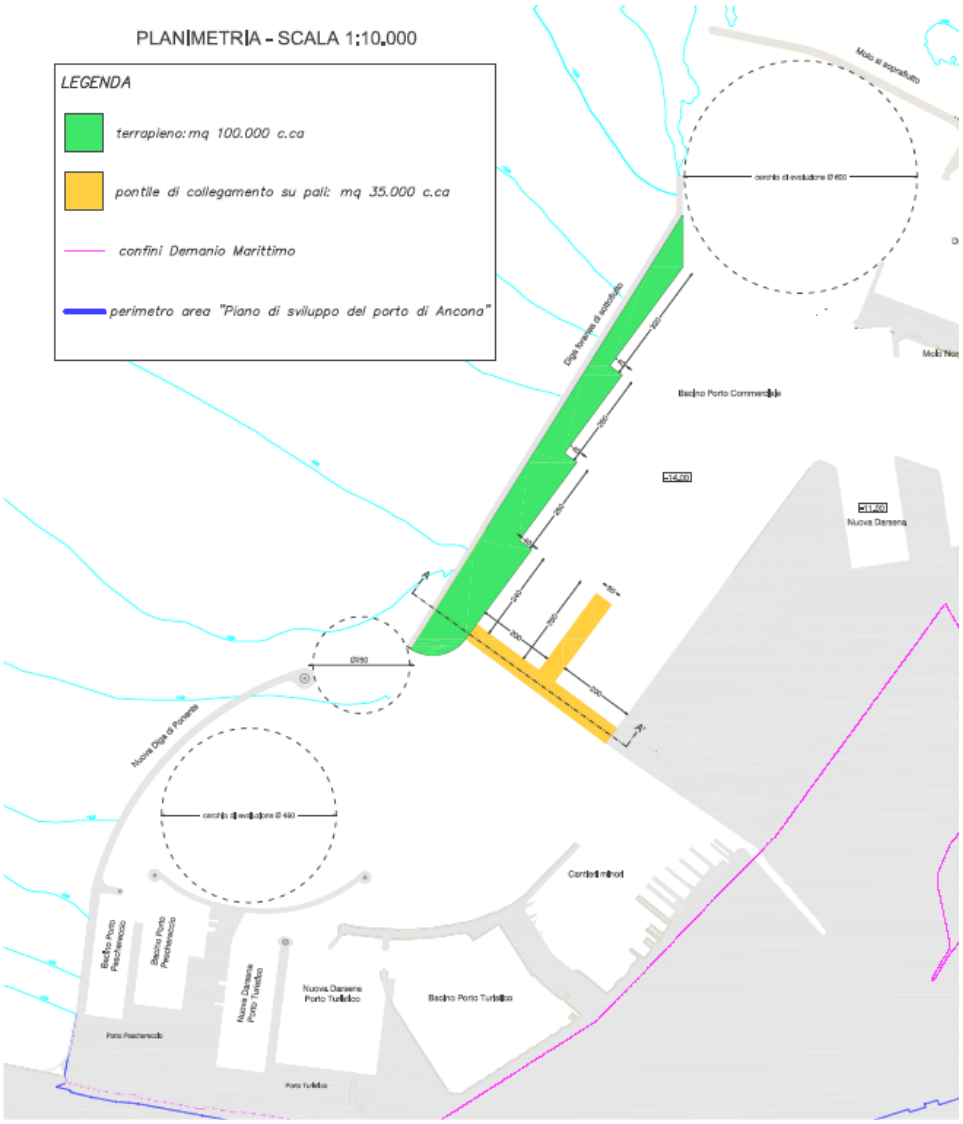


Layout progettuale

Per tale intervento, è stato redatto il progetto di fattibilità tecnica ed economica, mentre sono in corso gli studi specialistici connessi (ambientali, idraulici, archeologici), comunque necessari allo svolgimento, entro il corrente anno 2017, delle successive attività progettuali ed autorizzative.

Realizzazione della "Penisola" a servizio del traffico traghetti del porto di Ancona

Il progetto in questione riguarda la connessione della Nuova Darsena alla Diga di sottoflutto tramite un banchinamento perpendicolare alla Banchina Marche. È stato completato lo studio relativo alla fattibilità tecnica del progetto, oggetto ora dell'analisi economico-finanziaria per verificare le soluzioni più adeguate a garantire il sostegno di un così complesso investimento. Il nuovo terminal RORO/ROPAX del porto di Ancona è stato previsto nello studio di ampliamento del porto commerciale, redatto per migliorare la gestione del traffico traghetti, primaria attività del porto. Lo studio, attualmente oggetto di ulteriori approfondimenti tecnici, ha individuato la soluzione nella realizzazione di una nuova darsena portuale, come da planimetria sottostante. La progettazione del nuovo terminal traghetti del porto di Ancona risponde alla necessità di risolvere i problemi relativi alla viabilità, agli spazi ridotti e all'impatto ambientale di un traffico ad alta frequenza (oltre 1200 navi all'anno in arrivo e partenza), posizionando i nuovi accosti in un'area in grado di fornire maggiori spazi e migliori connessioni con la strada e la ferrovia. E' in corso la selezione di un advisor internazionale per verificare il rapporto costi benefici dell'opera e, soprattutto, il costo complessivo massimo affrontabile per rendere la stessa economicamente ed operativamente sostenibile.


PLANIMETRIA - SCALA 1:10.000
LEGENDA
terrapieno: mq 100.000 c.ca
pontile di collegamento su pali: mq 35.000 c.ca
confini Demanio Marittimo
perimetro area "Piano di sviluppo del porto di Ancona"
Molo a sopraflutto
cerchio di evoluzione Ø 650
Diga foranea di sottoflutto
Bacino Porto Commerciale
Nuova Darsena
Nuova Diga di Portonovo
cerchio di evoluzione Ø 490
Bacino Porto Peschereccio
Bacino Porto Peschereccio
Nuova Darsena Porto Turistico
Nuova Darsena Porto Turistico
Bacino Porto Turistico
Porto Peschereccio
Porto Turistico

5.3 Promozione

Le attività promozionali dell'Ente saranno dirette ai diversi target da raggiungere. In particolare vanno poste in evidenza le linee d'azione seguenti:

1) **Operatori della logistica e del trasporto intermodale nazionali ed esteri:** sarà favorito il contatto con gli operatori già operanti nei porti dell'ADSP e altri operatori presenti nel mercato del trasporto marittimo in Adriatico al fine di presentare le potenzialità del sistema portuale del mare Adriatico centrale sia in occasioni istituzionali e strutturate (conferenze, seminari, fiere della logistica) sia attraverso incontri bilaterali, anche favoriti dalle aziende locali per l'internazionalizzazione. La partecipazione ad eventi fieristici verrà valutata caso per caso, in seguito alle opportunità stimate in considerazione dei traffici portuali ed all'andamento del progetto di nuovo terminal crociere, mentre sarà rafforzata la cooperazione istituzionale a livello locale, nazionale e comunitario in considerazione del positivo effetto di comunicazione verso i soggetti decisori derivanti da tali opportunità;
2) **Imprese del territorio:** le imprese del territorio saranno raggiunte per il tramite delle associazioni e rappresentanze sociali, ma anche approfondendo alcuni specifici *case studies*, con particolare riferimento al territorio abruzzese ed al suo parco industriale**;**
3) **Compagnie crocieristiche e traghetti e destinazioni turistiche del territorio:** Nel triennio si provvederà a promuovere la percezione del network del mare adriatico centrale come sistema coordinato, capace di offrire servizi di qualità, flessibilità e una variegata quantità di destinazioni, poco note ai grandi flussi turistici. In collaborazione con le amministrazioni regionali si mapperanno le destinazioni di maggiore rilievo dal punto di vista del traffico crociere al fine di realizzare materiale informativo e promozionale in grado di presentare efficacemente il sistema portuale. Verrà proseguito il modello di cooperazione istituzionale inquadrato nel modello Welcome to Ancona per promuovere un set integrato di servizi ed eventi per migliorare l'accoglienza ai

passeggeri in transito nel porto di Ancona. Stante i vincoli di bilancio attualmente gravanti sul capitolo di spesa inerente tale attività istituzionale, verrà data particolare attenzione alle opportunità offerte dai finanziamenti comunitari e da altre iniziative di cooperazione istituzionale. Per il porto di Ancona, sarà inoltre agevolata l'organizzazione di eventi e manifestazioni finalizzati alla promozione delle potenzialità commerciali del porto storico nella nuova funzione di terminal crociere e spazio turistico ricreativo, come previsto dalla delibera n. 2 del Comitato portuale del 31 marzo 2014, che prevede la riorganizzazione funzionale degli spazi del porto storico da intraprendersi da parte dell'Autorità Portuale.

Con riferimento alle attività di promozione sui canali online a disposizione dell'Ente, si perseguirà la medesima strategia, volta a veicolare la percezione del sistema portuale del mare Adriatico Centrale, e sarà rafforzata la comunicazione diretta agli utenti ed al grande pubblico, sia attraverso i canali web, sia attraverso i portali gestiti dall'Ente.

5.4 Fondi Europei

L'azione dell'ADSP verso le Istituzioni comunitarie e nell'ambito dei bandi per l'erogazione dei fondi europei rappresenta uno dei primi ambiti dove la dimensione di sistema può essere efficacemente implementata.

Con riferimento alla politica Reti TEN-T, va rimarcato il ruolo del Porto di Ancona quale unico scalo inserito nella rete centrale e nella rete *comprehensive*, in funzione dei parametri previsti per l'inserimento delle infrastrutture portuali nelle reti comunitarie. Tuttavia le azioni relative allo sviluppo dei sistemi telematici e delle politiche europee connesse alla sostenibilità dei porti (riduzione delle emissioni, carburanti alternativi, etc.) interesseranno tutti gli scali del sistema.

Negli ambiti connessi invece all'innovazione, alla sostenibilità ambientale e alla cooperazione territoriale sarà possibile elaborare proposte direttamente su tutti gli

scali, come l'ADSP è già impegnata a fare ad esempio con gli attuali bandi di cooperazione.

Un ulteriore filone di lavoro sarà attivato sui fondi regionali per la competitività e la crescita, e per lo sviluppo del settore pesca, privilegiando i temi della sostenibilità ambientale, diversificazione delle attività economiche tradizionali, valorizzazione del patrimonio culturale dei porti. L'ADSP sosterrà eventuali manifestazioni di interesse che vengano da soggetti privati interessati a concorrere per tali fondi al fine di svolgere attività inerenti allo sviluppo degli scali portuali di competenza.

Con riferimento alle relazioni con le istituzioni europee, svolte prevalentemente in coordinamento con le competenti strutture ministeriali, verrà proseguita la partecipazione al Forum del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, e si rafforzeranno le relazioni con le strutture incaricate dell'implementazione della strategia della Macroregione Adriatico-Ionica.

5.5 Cantieristica

I porti dell'ADSP del Mare Adriatico Centrale ospitano un variegato panorama di strutture cantieristiche: dallo stabilimento Fincantieri per la costruzione di navi di medie e grandi dimensioni a piccole, ma dinamiche realtà economiche a sostegno del diportismo, della pesca e della nautica generale. Sinteticamente, la realtà della cantieristica nel sistema portuale del medio adraitcio può essere così riassunta:

1) **Fincantieri** è uno dei più grandi costruttori cantieristici al mondo e l'unico a livello internazionale capace di realizzare tutte le tipologie di mezzi navali ad elevata complessità e sfruttando alta tecnologia: dalle navi militari all'offshore, dai traghetti ai mega-yacht, nonché nelle riparazioni e trasformazioni navali, produzione di sistemi e componenti e nell'offerta di servizi post vendita. Un esempio mondiale delle capacità del made in Italy. Il cantiere di Ancona rappresenta il principale sito produttivo del porto e della città con 2.700 lavoratori tra diretti ed indotto. Si tratta di un'azienda produttiva in espansione,

che ha commesse garantite fino al 2020. A febbraio 2017 si sono conclusi i lavori di ripristino del fondale a – 8,5 mt della banchina di allestimento della Fincantieri con un investimento di 570.000€ da parte dell'ADSP.

2) **CANTIERISTICA DI LUSSO:** La cantieristica di lusso rappresenta una eccellenza produttiva a livello internazionale in termini di qualità dei materiali e delle finiture, nonché per la tecnologia utilizzata dalla progettazione alla realizzazione delle imbarcazioni. Cinque sono i cantieri che operano nel porto di Ancona, impiegando circa 700 maestranze più indotto. Si tratta di manodopera altamente qualificata con know-how difficilmente esportabile. Il settore sta conoscendo una nuova fase di crescita e sviluppo sia grazie alle infrastrutture portuali dedicate che agli investimenti delle singole realtà produttive. Nel porto di Pesaro è presente il Cantiere Rossini che si occupa principalmente di manutenzioni on-board e che nel corso del 2017 intende avviare un progetto di investimento per circa 15 milioni di € per attività di refitting e di manutenzione di yachts ed altre imbarcazioni. Il cantiere a pieno regime può occupare fino a 50 unità dirette più l'indotto.

3) **ALTRI CANTIERI:** A San Benedetto del Tronto sono presenti 11 cantieri la cui attività va dalla realizzazione di imbarcazioni da diporto (fino a 24 metri) e di pescherecci, alla manutenzione, rimessaggio e assistenza nautica. Il numero di addetti è di oltre 64 persone a cui si aggiunge l'indotto. Ad Ortona, invece, operano due realtà produttive: il Cantiere Navale Pasquini che effettua attività di ordinaria manutenzione per motopescherecci, imbarcazioni da lavoro e da diporto, operazioni di alaggio e varo ed il Cantiere Navale Accardi che effettua rimessaggio, manutenzione e riparazione di imbarcazioni da diporto e motopescherecci.

L'ADSP intende accompagnare dal punto di vista tecnico-amministrativo i progetti di investimento in corso da parte degli operatori privati, ritenendo la cantieristica un settore caratterizzante per la portualità del medio adriatico; inoltre non va sottovalutato il significativo impatto sul tessuto economico locale derivante dalla presenza di tali imprese. La necessità di accompagnare l'evoluzione del settore economico incentivando azioni di innovazione e politiche occupazionali attive verrà condivisa con le amministrazioni regionali competenti, per creare un ambiente normativo e di *policy* attento a preservare e sviluppare il settore della cantieristica.

ALLEGATI

1) Presentazione ITI WATERFRONT
2) Tabella riepilogativa degli interventi infrastrutturali strategici