

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE



DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

(art. 5, commi 1 e 1-bis, Legge n. 84 / 1994 ss. mm. ii.)

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Giugno 2023

Adottato dal Comitato di Gestione con Delibera N.46 del 29.06.2023

Con integrazioni da Conferenza dei Servizi avviata con prot. 14518 del 28.08.2023

Per la Direzione Tecnica

RUP Ing. Gianluca PELLEGRINI ; DEC Ing. Laura ROTOLONI

Per il supporto tecnico specialistico il Raggruppamento Temporaneo di Professionisti:

MODIMAR – ACQUATECNO – SEACON – ENVIRONMENT PARK- MIGLIACCIO - FRANCALANZA - GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI

1	PREMESSA	1
1.1	Scopo e contenuti del documento	2
1.2	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale	6
1.3	I recenti aggiornamenti della normativa di riferimento per la pianificazione e gestione dei porti	9
1.4	Metodologia di lavoro e processo formativo	12
1.4.1	Elenco elaborati	16
2	STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI	17
2.1	Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN – T)	17
2.2	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	21
2.3	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica	25
3	RICOGNIZIONE ED ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEI PORTI DI SISTEMA	27
3.1	Porti di Ancona e Falconara	27
3.1.1	Aspetti generali	27
3.1.2	Ambito portuale	35
3.1.3	Accessibilità marittima	37
3.1.4	Accessibilità e collegamenti terrestri di ultimo miglio	39
3.1.5	Valutazione Rischio d’Area	42
3.1.5.1	Sorgenti di rischio	42
3.1.5.2	Popolazione esposta	45
3.1.5.3	Principali definizioni e criteri metodologici della valutazione del rischio	46
3.1.5.4	Compatibilità territoriale e mappatura del rischio d’area	47
3.1.5.5	Conclusioni e proposte	52
3.1.6	Traffici marittimi e passeggeri	53
3.2	Porto di San Benedetto del Tronto	53
3.2.1	Aspetti generali	53
3.2.2	Ambito portuale	55
3.2.3	Accessibilità marittima	56
3.2.3.1	Limitazioni alla fruibilità di tratti di banchina e specchi d’acqua all’interno del Porto	56
3.2.4	Accessibilità e collegamenti terrestri ultimo miglio	57
3.2.5	Valutazione Rischio d’Area	57
3.2.6	Traffici marittimi e passeggeri	58
3.2.7	Attività produttive e industriali interne al porto	58
3.3	Porto di Pescara	59
3.3.1	Aspetti generali	59
3.3.2	Ambito portuale	63
3.3.3	Accessibilità marittima	65
3.3.4	Accessibilità e collegamenti terrestri ultimo miglio	66
3.3.5	Valutazione rischio area	66
3.3.6	Traffici marittimi e passeggeri	67
3.4	Porto di Ortona	67
3.4.1	Aspetti generali	67

3.4.2	Ambito portuale	71
3.4.3	Accessibilità marittima	71
3.4.4	Accessibilità e collegamenti terrestri di ultimo miglio	71
3.4.5	Valutazione Rischio d'Area	71
3.4.5.1	Popolazione esposta	74
3.4.5.2	Conclusioni e proposte	80
3.4.6	Traffici marittimi e passeggeri	80
3.5	Porto di Pesaro	81
3.5.1	Aspetti generali	81
3.5.2	Ambito portuale	84
3.5.3	Accessibilità marittima	84
3.5.4	Accessibilità e collegamenti terrestri ultimo miglio	85
3.5.5	Valutazione rischio area	85
3.5.6	Traffici marittimi e passeggeri	87
4	CONTESTO ECONOMICO E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO DELLA AdSP	88
4.1	Tessuto economico e produttivo	88
4.1.1	Regione Abruzzo	88
4.1.2	Regione Marche	91
4.2	Zone Economiche Speciali	95
4.3	Inquadramento del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale nel contesto nazionale	98
4.3.1	Metodologia	98
4.3.2	La Portualità Italiana negli ultimi dieci anni	99
4.3.3	Il Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale negli ultimi 10 anni. Traffici merci	100
4.3.4	Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale negli ultimi dieci anni. Traffici passeggeri	102
4.4	Bacini di utenza lato terra e interscambio lato mare del Sistema Portuale	104
4.5	Interscambi commerciali Regioni Marche e Abruzzo	110
4.6	Sistema infrastrutturale Regioni Marche e Abruzzo	113
4.6.1	Altri porti	115
4.6.2	Collegamenti stradali e ferroviari	116
4.6.3	Interporti	121
4.6.4	Aeroporti	122
5	ECONOMIA MONDIALE, RELAZIONI COMMERCIALI E ULTERIORI ATTIVITA' PRODUTTIVE ED INDUSTRIALI LEGATE AI PORTI. TENDENZE EVOLUTIVE	126
5.1	Economia mondiale. Tendenze evolutive	126
5.1.1	La situazione economica italiana. Tendenze evolutive	127
5.2	Relazioni commerciali nel mondo e nel Mediterraneo. Traffici marittimi internazionali. Tendenze evolutive	129
5.3	Traffici marittimi internazionali di merci. Tendenze evolutive	130
5.4	Traffici marittimi internazionali di passeggeri. Tendenze evolutive	132
5.5	Commercio marittimo e traffico passeggeri a livello nazionale e del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Tendenze evolutive	135

5.5.1	Commercio marittimo di merci a livello nazionale	135
5.5.2	Traffico passeggeri a livello nazionale.....	135
5.5.3	Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.....	136
5.5.3.1	I traffici passeggeri dei traghetti.....	136
5.5.3.2	I traffici crocieristici	137
5.5.3.3	I traffici RoRo	139
5.5.3.4	I traffici containerizzati.....	140
5.5.3.5	I traffici di rinfuse solide	141
5.5.3.6	I traffici di rinfuse liquide.....	141
5.6	Cantieristica. Tendenze evolutive	142
5.6.1	Cantieristica grandi navi.....	142
5.6.2	Cantieristica nautica. Tendenze evolutive	142
5.6.3	Il mercato dei grandi yacht.....	145
5.6.4	L'andamento del leasing nautico	147
5.7	Descrizione del diporto nautico in Italia	147
5.8	Pesca. Tendenze evolutive	153
6	OBIETTIVI DI SVILUPPO DELL'AdSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE	154
6.1	Punti di forza e di debolezza del Sistema Portuale della AdSP-MAC.....	160
6.2	Obiettivi di Sviluppo sostenibile del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.....	162
6.2.1	Obiettivi di sviluppo per i Porti di Ancona e Falconara Marittima.....	165
6.2.2	Obiettivi di sviluppo per il porto di San Benedetto del Tronto	174
6.2.3	Obiettivi di sviluppo per il porto di Pescara	176
6.2.4	Obiettivi di sviluppo per il porto di Ortona	179
6.2.5	Obiettivi di sviluppo per il porto di Pesaro.....	181
7	DEFINIZIONE E RIPARTIZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI	184
7.1	Porti di Ancona e Falconara	186
7.2	Porto di San Benedetto del Tronto	188
7.3	Porto di Pescara	189
7.4	Porto di Ortona	190
7.5	Porto di Pesaro.....	190
8	COLLEGAMENTI TERRESTRI DI ULTIMO MIGLIO	192
8.1	Porti di Ancona e Falconara	192
8.2	Porto di San Benedetto del Tronto	195
8.3	Porto di Pescara	196
8.4	Porto di Ortona	197
8.5	Porto di Pesaro.....	198

1 PREMESSA

A seguito dell'adozione ⁽¹⁾ del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) è stata indetta specifica Conferenza dei Servizi ⁽²⁾ per acquisire il parere dei sette comuni territorialmente interessati nonché i riscontri da parte delle regioni Marche e Abruzzo ⁽³⁾. Al riguardo, sulla base delle richieste e pareri pervenuti ⁽⁴⁾, il Segretario Generale con il supporto della struttura tecnico-operativa ha disposto l'aggiornamento della documentazione che compone il DPSS ed in particolare la presente Relazione Illustrativa.

Al fine di evidenziare le integrazioni ed i chiarimenti inseriti nella presente relazione, quali elementi di perfezionamento dei contenuti del DPSS, scaturiti nell'ambito della suddetta Conferenza dei Servizi, **le parti aggiornate sono state evidenziate utilizzando il presente formato tipografico del testo, ovvero: carattere "corsivo" con colore "blu scuro"**. Per completezza, tutte le note scritte inviate dai comuni e dalle regioni sono, riportate in uno specifico documento denominato "**Atti e comunicazioni attinenti la Conferenza dei Servizi indetta con prot. 14518 del 28/8/23**" ricomprendendo anche i riscontri forniti dalla struttura tecnico-operativa della AdSP-MAC. In termini generali si precisa che gli elaborati che compongono il DPSS ⁽⁵⁾ devono essere finalizzati a "programmare" lo sviluppo sostenibile dei porti di sistema, sulla base di una "delimitazione geografica" degli ambiti portuali di pertinenza e suddivisione nelle tre aree di pertinenza, demandando ad altri successivi atti e procedure la concreta "pianificazione" (tecnica, economica ed ambientale) nonché "attuazione" delle "opere" e delle "funzioni" portuali necessarie per il perseguimento degli obiettivi di gestione e sviluppo sostenibile del sistema portuale prefissati dal DPSS.

In merito agli assetti planimetrici inerenti nuove specifiche opere portuali ⁽⁶⁾, palesati da alcune amministrazioni e/o soggetti coinvolti nelle fasi di redazione/condivisione del DPSS ⁽⁷⁾, da ultimo anche nell'ambito della suddetta Conferenza dei Servizi, possono solo essere recepiti nel DPSS come proposte ed indicazioni cui fare riferimento per i futuri strumenti pianificatori ⁽⁸⁾. Pertanto, non possono costituire un elemento di "presunta" variazione della delimitazione geografica dei porti di sistema oggetto del DPSS ma solo di indirizzo per la programmazione dello sviluppo sostenibile della portualità di sistema. Peraltro l'eventuale "nuova" ubicazione e/o conformazione plano-altimetrica dei suddetti "interventi" palesati dalle amministrazioni e soggetti coinvolti potrà essere pianificata e definita in concreto per gli aspetti tecnici, economici ed ambientali solo sulla base di dati oggettivi che saranno desunti da indagini e studi specialistici propri delle successive attività di pianificazione (ATF e PRP) e progettazione. Caso a se stante è costituito dal Porto di Vasto, il cui PRP è stato recentemente adottato dalla Regione Abruzzo (2014), che dall'estate del 2022, ovvero dopo le fasi di condivisione e redazione del DPSS, è entrato nelle competenze della AdSP-MAC.

¹ Sancita con Delibera n.46 del 29/06/2023 del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

² In forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 241 del 7 agosto 1990, con comunicazione del 28/08/2023 (rif. Prot. n. 14518/2023) a firma del Segretario Generale

³ Ai sensi del Comma 1-bis dell'Art. 5 della Legge n.84 del 28/01/1994 e successive modifiche ed integrazioni, da ultime il DL 121/2021 e la sentenza della Corte Costituzionale n.6 (in G.U. 1a s.s. 1/2/2023 n.5).

⁴ In data 12/09/2023 sono state acquisite dalla AdSP-MAC richieste di integrazioni documentali e chiarimenti unicamente dalla Regione Marche e Comune di Pesaro. Entro il 3/11/2023 sono pervenuti i pareri di tutti i sette comuni in cui ricadono i porti di sistema: Pesaro ; Falconara Marittima ; Ancona ; San Benedetto del Tronto ; Pescara ; Ortona ; Vasto.

⁵ In particolare la presente Relazione Illustrativa e le Tavole relative alle Planimetrie di delimitazione dell'Ambito Portuale con la suddivisione nelle tre aree: portuali, retro-portuali e interazione porto-città.

⁶ Come colmate, prolungamenti o penisole di collegamento di dighe foranee e contestuale riqualificazione delle stesse in forma di banchine.

⁷ Ricomprendendo tra questi oltre ai comuni e regioni, anche le sedi della Guardia Costiera territorialmente competenti sui porti della AdSP-MAC.

⁸ Sulla base del vigente assetto normativo questi possono distinguersi in: "Adeguamento Tecnico Funzionale" ; "Variante al PRP vigente" ; "Piano Regolatore Portuale".

1.1 Scopo e contenuti del documento

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (AdSP-MAC) a seguito di gara pubblica (CIG 82719526BB), con contratto sottoscritto in data 28/07/2021 (rep. 1837/2021, n. 6/2021) ha conferito al Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (RTP) costituito da MODIMAR S.r.l. (mandataria), ACQUATECNO S.r.l., SEACON S.R.L., GIOVANNI FRANCALANZA, GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI, SIMONETTA MIGLIACCIO e ENVIRONMENT PARK SPA l'incarico per la *Redazione ed il supporto tecnico specialistico per l'approvazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e per l'aggiornamento del Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale.*

Le successive modifiche apportate dal DL 121/2021 (Decreto Infrastrutture) all'art.5 della Legge 84/94 hanno di fatto abrogato il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) modificando anche le finalità e l'iter approvativo del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema che è stato riformulato anche nel titolo in Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) in quanto deputato a programmare gli obiettivi di sviluppo e circostanziare gli elementi territoriali prodromici alla successiva fase redazione/aggiornamento o adeguamento dei Piani Regolatori Portuali dei singoli porti amministrati dalle Autorità di Sistema Portuale.

La presente relazione illustrativa, corredata di elaborati grafici e allegati di dettaglio, costituisce il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) e si articola su due livelli: *strategico*, a scala territoriale anche sovraregionale, al fine di delineare un percorso di sviluppo sostenibile, in termini non solo economici ma anche sociali ed ambientali per migliorare la capacità di adattamento (resilienza) del Sistema portuale del Mare Adriatico centrale che, articolato in sette ambiti portuali (da Pesaro a Vasto⁹) su un'estensione di oltre 135 miglia nautiche, copre un terzo della costa adriatica italiana; *operativo*, a scala locale inquadrando gli obiettivi rilevanti ai fini dell'operatività e dello sviluppo sostenibile delle attività portuali da perseguire nelle successive pianificazioni individuando e delimitando, in questa fase di programmazione, non solo le tre tipologie di aree (portuali, retroportuali e di interazione porto-città) in cui ripartire i suddetti ambiti portuali ma anche i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e gli eventuali attraversamenti dei centri urbani.

In ragione del suddetto DL 121/2021⁽¹⁰⁾, in materia di programmazione strategica e successiva pianificazione dei singoli porti di pertinenza delle Autorità di Sistema Portuale, il livello strategico del DPSS è perseguito, definendo e delineando gli obiettivi di sviluppo di sistema della AdSP-MAC coerentemente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

Invece, il livello operativo del DPSS persegue: la delimitazione degli ambiti portuali, intesi come perimetrazione giurisdizionale dei singoli porti amministrati dalla AdSP-MAC, ripartendone l'assetto in aree portuali, aree retro portuali e aree di interazione tra porto e città; l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio, ferroviari e stradali nonché gli attraversamenti dei centri urbani, pertinenti l'infrastruttura portuale e/o rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti.

⁹ Quest'ultimo, noto anche come Porto di Punta Penna, è entrato nelle competenze tecniche ed amministrative della AdSP-MAC solo nell'estate del 2022 ovvero dopo l'espletamento delle fasi di redazione e condivisione del DPSS con i comuni e le regioni. Rispetto agli altri sei porti di sistema quello di Vasto oltre ad essere geograficamente "disconnesso" da contesti urbani, vanta il PRP più recente, approvato dalla Regione Abruzzo nel 2014.

¹⁰ Come evidenziato anche nella "Relazione sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)" della Corte dei Conti (marzo 2023) le semplificazioni introdotte dal D.L. 121/2021 in materia di programmazione e pianificazione dei porti di pertinenza delle Autorità di Sistema Portuale sono finalizzate a perseguire il Milestone/Target M3C2-1, Riforma 1.1 del PNRR.

Quale strumento finalizzato a disciplinare lo sviluppo sostenibile del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ai sensi del suddetto art.5 (comma 1-bis) della Legge 84/94 ⁽¹¹⁾ e degli indirizzi formulati dal MIT per il perseguimento della Milestone/Target M3C2-1, Riforma 1.1 del PNRR ⁽¹²⁾, il DPSS è finalizzato a disciplinare i seguenti elementi:

- gli obiettivi di sviluppo delle autorità di sistema portuale;
- le aree individuate e delineate, destinate esclusivamente alle funzioni di porto e di retroporto;
- i collegamenti infrastrutturali stradali e ferroviari dell'ultimo miglio con i porti nonché gli attraversamenti urbani;
- i criteri seguiti per individuare i contenuti delle esigenze di pianificazione e di sviluppo portuale per le successive fasi di pianificazione;
- individuare in modo univoco gli orientamenti, le norme e le procedure per le successive fasi di pianificazione.

In termini di contenuti e iter procedurale per la sua adozione, approvazione ed attuazione il DPSS:

- è composto dalla presente Relazione Illustrativa integrata con Grafici adeguati *al fine di individuare e descrivere* l'attuale assetto territoriale del sistema al fine di assicurare l'identificazione degli indirizzi di sviluppo da perseguire con i successivi atti di pianificazione portuale ⁽¹³⁾;
- non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS);
- è adottato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale (CG ¹⁴) avvalendosi anche delle funzioni consultive dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare (OPRM ¹⁵);
- è sottoposto con Conferenza dei Servizi, indetta dalla AdSP-MAC ⁽¹⁶⁾, ai pareri non ostativi dei comuni territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque (45) giorni;
- previa intesa con le regioni territorialmente interessate, è approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIT), che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale ⁽¹⁷⁾, nei quarantacinque (45) giorni successivi all'acquisizione dei pareri dei comuni.

In termini generali, negli ultimi anni è maturata nel consesso della Comunità Europea con sempre maggiore forza la consapevolezza della necessità di evolvere in una chiave di sostenibilità ambientale, ecologica e sociale anche nel settore delle infrastrutture connesse con le moderne esigenze del trasporto marittimo. Anche in ragione della prima emergenza pandemica (2020) nell'ambito dell'allocazione e destinazione delle risorse della CE afferenti al Recovery Plan dell'Italia, il settore dei trasporti è stato uno di quelli cui si era

¹¹ Anche in ragione di quanto sancito dalla sentenza del 26 gennaio 2023, n. 6 (in G.U. 1^a s.s. 1/2/2023, n. 5) della Corte Costituzionale.

¹² Riferimento: <https://www.mit.gov.it/index.php/milestonetarget-m3c2-1-riforma-11>

¹³ Consistenti per ogni singolo porto del Sistema in Nuovi Piani Regolatori Portuali oppure in specifiche Varianti e/o gli Adeguamenti Tecnici Funzionali dei vigenti Piani Regolatori Portuali

¹⁴ Ai sensi della Legge 84/1994 è un organo istituzionale della AdSP (art. 7, comma 1, lettera b). La sua composizione (art. 9, comma 1) è finalizzata ad assicurare le competenze e le funzioni, proprie delle nomine negli enti pubblici, per gestire le scelte strategiche di indirizzo, programmazione, coordinamento, amministrazione e manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale

¹⁵ Organismo consultivo, partecipato a titolo non oneroso, dai rappresentanti delle distinte categorie operanti nell'ambito portuale.

¹⁶ Ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241.

¹⁷ Istituita, ai sensi dell'art.11-ter della Legge 84/94, presso il MIT (già MIT), i cui compiti principali sono quelli di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale.

rivolta particolare attenzione. In questo contesto anche le problematiche sulle carenze dei materiali e delle componentistiche provenienti dai traffici marittimi internazionali avevano contribuito ad evidenziare le deficienze infrastrutturali e gestionali delle strutture portuali.

In tale contesto l'Allegato al DEF-2021 "Dieci anni per trasformare l'Italia" declinava le politiche di sostenibilità e identificava i seguenti cinque obiettivi strategici necessari per le infrastrutture, la mobilità e la logistica:

- I. contribuire alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità dei sistemi socioeconomici;
- II. perseguire con successo la transizione digitale;
- III. favorire e sostenere i processi di innovazione;
- IV. aumentare la competitività;
- V. ridurre le disuguaglianze sociali e territoriali.

Mentre i primi quattro obiettivi richiedono azioni di pianificazione, programmazione per assicurare un'adeguata implementazione e potenziamento infrastrutturale tenendo conto delle innovazioni ed indirizzi tecnologici anche per l'uso e la gestione delle materie prime, il quinto necessita di iniziative di investimento sul capitale umano e sulla mobilità sociale in cui ha un ruolo di spicco il sostegno alle "filiera logistiche intermodali" con particolare riferimento alla intermodalità delle merci in uscita e in entrata dai porti (cosiddetto "ultimo miglio" di collegamento degli scali marittimi alle principali reti stradali e ferroviarie, logistica e intermodalità).

Quanto sopra rende evidente che, per la definizione degli obiettivi di sviluppo di una autorità di sistema portuale, è opportuno rifarsi al suddetto allegato del DEF-2021 che, nell'impostare le nuove attese di sviluppo, ha già delineato gli obiettivi di crescita e gestione della portualità italiana, alla luce delle ataviche e comuni, problematiche riscontrate a scala nazionale. Nella definizione di tali obiettivi, è necessario prima di tutto identificare ed analizzare il ruolo che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale già svolge e che può perfezionare e sviluppare ulteriormente nel contesto non solo nazionale e regionale ma anche sovranazionale in ragione della sua specifica collocazione territoriale. È proprio sulla definizione di questo ruolo che poggia l'identificazione degli interventi da promuovere al fine di risolvere le criticità proprie di ogni singolo ambito portuale in "senso lato". Si tratta, in altre parole, di definire la vision del sistema portuale, con ciò intendendo la proiezione di uno scenario futuro che rispecchi le vocazioni ed inclinazioni dei sei scali portuali coinvolti, i valori degli stessi e le possibilità offerte dai mercati e dalle economie del tempo. Il successivo "Allegato Infrastrutture" del DEF-2022, si è posto in ideale continuità con l'analogo precedente documento del 2021 presentando un quadro maggiormente completo ed esteso della visione del Governo per l'intera decade 2021-2030. Coerentemente con le priorità politiche dell'Unione europea, che vedono la lotta al cambiamento climatico e la transizione digitale come le principali sfide del prossimo futuro, anche al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda ONU 2030, del Green Deal europeo e del recente pacchetto di riforme "Fit for 55" proposto dalla Commissione europea, nel rispetto del principio del "non nuocere in modo significativo" (DNSH) all'ambiente, il documento tiene conto del percorso di profondo cambiamento intrapreso dal MIT nell'ultimo anno a partire dalle importanti innovazioni normative e regolamentari volte ad inserire le diverse dimensioni della sostenibilità nel processo di programmazione, selezione, valutazione e monitoraggio delle opere infrastrutturali.

Il MIT, anche in ragione degli adempimenti dettati dal PNRR, è oramai impegnato nella realizzazione una visione sempre più unitaria e integrata della programmazione, del finanziamento e della realizzazione di tutte

le reti infrastrutturali di interesse nazionale e delle altre opere pubbliche di propria competenza. Parallelamente è in corso, e sarà ulteriormente intensificata in futuro, la collaborazione con gli altri Ministeri che programmano, finanziano e gestiscono reti e opere complementari a quelle del MIT come, ad esempio, quelle riguardanti i settori dell'energia, dell'ambiente, delle tecnologie digitali.

Il più recente "Allegato Infrastrutture" dell'ultimo DEF-2023, confermando quanto già delineato dall'analogo allegato al precedente DEF- 2022, ribadisce la necessità di pervenire quanto prima alla emissione di linee programmatiche per lo sviluppo delle infrastrutture di competenza statale precisando che in ragione, della contestuale transizione normativa sui lavori pubblici, si dovrà necessariamente rimodulare il nuovo quadro delle esigenze e priorità cui fare riferimento per declinare il programma dei finanziamenti e le relative tempistiche di realizzazione degli investimenti su scala nazionale comunque nel rispetto degli impegni presi con la comunità europea.

La presente relazione illustrativa, unitamente agli elaborati grafici ⁽¹⁸⁾, costituisce il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), che sarà: adottato dal Comitato di Gestione (CdG) della AdSP-MAC; sottoposto al parere dei Comuni territorialmente competenti; oggetto di intesa con le Regioni Marche e Abruzzo; approvato dal MIT sentita la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP.

Esso è concepito dalla legislazione vigente come uno strumento strategico per individuare e delimitare l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali di pertinenza delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) al fine di programmare nel medio-lungo termine l'attuazione delle previsioni di sviluppo sostenibile tenendo conto anche delle limitrofe aree di interazione porto-città che complessivamente costituiscono l'ambito portuale di riferimento distinto nei singoli porti che compongono le AdSP. Ovviamente l'individuazione analitica delle caratteristiche e destinazioni funzionali delle suddette aree di specifica pertinenza della AdSP, declinandone anche il quadro esigenziale e gestionale delle correlate opere infrastrutturali, è demandato alle successive fasi di pianificazione che potranno consistere nella "revisione del Piano Regolatore Portuale vigente" inquadrandola come "variante" o "adeguamento tecnico funzionale" (ATF) oppure nella elaborazione di un nuovo specifico PRP.

Il DPSS è stato elaborato sulla base delle informazioni ricevute a valle degli incontri con gli Enti Regionali e le Amministrazioni Comunali che gravitano sui porti del sistema nonché con il Corpo delle Capitanerie di Porto territorialmente competenti.

Rispetto alla loro impostazione e prima stesura, i contenuti della Relazione Illustrativa e degli Elaborati grafici che compongono il DPSS, sono stati progressivamente definiti ed aggiornati attraverso il confronto e la condivisione con i soggetti che, a vario titolo, sono coinvolti non solo nel processo di programmazione ma anche in quello di gestione e fruizione degli ambiti portuali.

Nelle successive fasi procedurali, a partire dalla Adozione da parte del CdG sino alla di Approvazione da parte del MIT, la documentazione che compone il DPSS potrà essere ulteriormente integrata ed aggiornata al fine di assicurare una chiara ed univoca identificazione non solo degli obiettivi di sviluppo delle aree portuali e dei correlati collegamenti terrestri di ultimo miglio (stradali e ferroviari) ma anche per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure cui fare riferimento per le successive

¹⁸ Finalizzati ad individuare gli Ambiti Portuali come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dalla AdSP-MAC nonché a georeferenziare la ripartizione dei suddetti ambiti portuali nelle seguenti tre tipologie di aree: Portuali (APO) ; Retro-Portuali (ARP); di Interazione Porto-Città (IPC).

fasi di pianificazione del singolo porto di sistema.

L'insieme di osservazioni e richieste formulate dai suddetti soggetti pubblici sono state vagliate selezionando e dando riscontro a quelle afferenti le finalità di programmazione della delimitazione degli ambiti territoriali di riferimento cui riferirsi per il perseguimento degli obiettivi strategici ed operativi del DPSS. Le ulteriori richieste ed osservazioni afferenti specifici aspetti di pianificazione o addirittura di manutenzione/gestione e/o riqualificazione/rafforzamento di ambiti portuali sono ovviamente demandate alle successive fasi di pianificazione.

1.2 Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

L'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale rientra tra le sedici Autorità di sistema portuale istituite dalla Legge 84/1994 e ss.mm.ii. (art. 6 comma 1 lettera n). I porti rientranti nella AdSP-MAC, indicati al punto 12 dell'Allegato A (¹⁹) della suddetta legge, sono *“Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona e Vasto”*.

Come collocazione geografica territoriale, procedendo da nord verso sud lungo uno sviluppo di circa 137 miglia nautiche della costa centrale adriatica dell'Italia, i porti di Pesaro, Falconara, Ancona e San Benedetto del Tronto ricadono nella Regione Marche, i porti di Pescara, Ortona e Vasto nella Regione Abruzzo.

I limiti circoscrizionali territoriali dei suddetti porti sono stati determinati dall'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale tramite Deliberazione del Comitato di Gestione (nel seguito DCG) n. 10 del 30/04/2021 che richiama esplicitamente i seguenti atti amministrativi nazionali:

- il DM del 6/04/1994 (GU n.116 del 20/5/1994) specifico per il Porto di Ancona, che però ricomprende nella *“circostrizione territoriale”* di competenza dell'allora Autorità Portuale di Ancona anche l'ambito ove ricade il terminale olii minerali di Falconara Marittima;
- il DPCM 21/12/1995 (GU n.136 del 12/06/1996 - Suppl. Ordinario n. 94), inerente la *“identificazione delle aree demaniali marittime escluse dalla delega alle regioni ai sensi dall'art. 59 del DPR 24/07/1977 n. 616”*, che riguarda tutte le aree demaniali marittime del territorio nazionale, distinte per regione ed identificate in un apposito elenco tabellare allegato al DPCM, *riconosciute di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza dello stato e alle esigenze della navigazione* (art.1).

Rispetto a quanto indicato nei suddetti atti amministrativi, le circoscrizioni territoriali dei sei ambiti portuali, oggi di competenza della AdSP-MAC, sono state oggetto di modifiche. A seguire si riporta una sintesi dello stato di fatto, accertato nelle prime fasi conoscitive condotte per la redazione del DPSS, per i citati *sette scali portuali, procedendo da nord-ovest verso sud-est ovvero dal porto di Pesaro sino a quello di Vasto*.

Per quanto concerne il porto di Pesaro, classificato di II categoria e I classe con Decreto Interministeriale del 21/08/1975, sulla base dei riscontri forniti dalla Direzione Regionale Marche della Agenzia del Demanio (²⁰)

¹⁹ Aggiornato dal D.L. n.68 del 16/06/2022 convertito con modificazioni dalla Legge n.108 del 5/08/2022, quindi *posteriore alle fasi di impostazione e condivisione del DPSS con i comuni e le regioni territorialmente interessate. I primi dati tecnici di riferimento dei “confini organizzativi ed operativi” dell'ambito portuale di Vasto sono stati resi disponibili dalla Regione Abruzzo con nota del 23/08/2022 ma, in ragione di una serie di anomalie e discordanze rilevate tra i limiti demaniale e catastale, sono ancora in fase di finalizzazione i riscontri tecnici e amministrativi che precludono alla redazione degli elaborati grafici del DPSS per l'esatta delimitazione geografica dell'Ambito Portuale. Comunque, avendo riscontrato che la delimitazione geografica con la suddivisione in aree dell'ambito portuale nonché i collegamenti di ultimo miglio sono già ben delineata nel vigente PRP (approvato dalla Regione Abruzzo nel 2014) i correlati elaborati grafici saranno definiti compiutamente ed inseriti in sede di aggiornamento del DPSS dopo l'approvazione da parte del MIT.*

²⁰ Rif Nota archiviata con protocollo della AdSP-MAC ARR-011636-16-10-2020

anche in ragione di quanto precisato dalla Capitaneria di Porto di Pesaro per la definizione e posizionamento della dividente demaniale si può fare riferimento allo specifico verbale 22_11_2019 della stessa CP, mentre per la delimitazione dell'attuale ambito portuale si può fare riferimento al PRG vigente adottato nel 2000 ed approvato nel 2003. Il porto di Pesaro, ricade nell'omonimo Comune in Provincia di Pesaro ed Urbino, ed è localizzato alla foce del fiume Foglia, ai piedi del Monte San Bartolo. Sulla base dell'elenco tabellare allegato al DPCM del 21/12/1995, l'ambito portuale ha una superficie di 38 ha e come dati "dati di individuazione e/o dati catastali" riporta "zona portuale di Pesaro comprese le opere di difesa". Per gli aspetti infrastrutturali marittimi si identifica come porto canale equipaggiato per accogliere i traffici passeggeri e crociere e merci (rinfuse solide e liquide), ma che allo stato attuale è dedicato prevalentemente alle attività del diporto nautico ed alla pesca ed è sede di cantieri nautici.

La circoscrizione territoriale del porto di Falconara ricade nel Comune di Falconara Marittima. Il porto è classificato di II categoria e II classe; il DPCM del 21/12/1995, come "dati di individuazione e/o dati catastali" specifica "litorale compreso tra la foce del Fiume Esino e il confine con il comune di Ancona", inoltre richiama il DM 6/04/1994 confermando così che tale scalo marittimo è di pertinenza dell'allora Autorità Portuale di Ancona. Stante la presenza di attività turistico – ricreative lungo la suddetta fascia litoranea, appare evidente che l'ambito portuale e sicuramente l'area portuale debba essere riferita agli specchi demaniali marittimi di pertinenza delle strutture marittime adibite al traffico degli oli minerali (pontile di attracco radicato a terra e due strutture off-shore con pipeline di collegamento) ed alle correlate aree demaniali marittime a terra. I traffici delle rinfuse liquide di questo terminale marittimo, attualmente afferiscono al polo industriale della Raffineria Api.

Il porto di Ancona, classificato di II categoria e I classe, ricade negli omonimi Comune e Provincia ed è ubicato in corrispondenza della propaggine settentrionale del Monte Conero. La circoscrizione territoriale portuale di Ancona coincide con quella che, con D.M. 6/04/1994, è stata attribuita all'Autorità Portuale di Ancona, comprendente le "aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi nel tratto di costa esteso tra la località Colle Guasco fino alla foce del Fiume Esino". Il successivo DM del 21/12/1995 conferma la competenza dell'Autorità Portuale di Ancona ai sensi del DM 6/04/1994 e come "dati di individuazione e/o dati catastali" specifica "litorale compreso tra l'inizio del territorio comunale lato Nord e il colle Guasco". Si tratta di un porto commerciale di rilevanza internazionale dotato di terminal passeggeri e commerciali, sia per contenitori che per le rinfuse solide, ma che ospita anche la pesca, essendo sede di una importante flotta dell'Adriatico, e il diporto nautico, con il Marina Dorica. Il porto di Ancona si contraddistingue non solo per la cantieristica nautica (stabilimenti del Gruppo Ferretti) ma anche per la presenza della cantieristica navale, essendo qui ubicata una delle sedi di Fincantieri.

Il porto di San Benedetto del Tronto, che ricade nell'omonimo Comune, in Provincia di Ascoli Piceno, nella Regione Marche, classificato di II categoria e II classe con Decreto Interministeriale del 21/08/1975. L'ambito portuale, è storicamente dedicato alla pesca, essendo qui insediata una tra le flotte più numerose e diversificate dell'Adriatico, con una componente anche oceanica, strutture, primo fra tutti il mercato ittico, e servizi di rilevanza territoriale. Lo scalo è anche connotato dalla presenza del diporto nautico e della cantieristica specializzata nella produzione e riparazione sia di unità da pesca che turistiche.

Il porto di Pescara ricade negli omonimi Comune e Provincia ed è classificato di II categoria e II classe con Decreto Interministeriale del 21/08/1975. La superficie a terra comprende oltre alle banchine del porto canale retaggio dello storico insediamento di attività marittime commerciali e per la pesca lungo il fiume

Pescara anche le più recenti infrastrutture del porto turistico “Marina di Pescara” e delle due banchine per i traffici commerciali nonché la diga foranea attualmente in fase di riqualificazione per l’attuazione degli interventi di prolungamento del canale di sbocco a mare del fiume Pescara in adempimento alle previsioni del PRP approvato dalla Regione Abruzzo (delibere GR n.678/c del 25/10/2016 e del CR n.80/2 del 15/11/2016). L’originaria vocazione commerciale, quale terminale a servizio delle industrie dell’entroterra, negli ultimi decenni si è ridotta, principalmente a causa dell’interrimento dei fondali e della mancanza di aree per lo stoccaggio delle merci, in favore del traffico passeggeri e petrolifero. Attualmente l’ambito del porto canale ospita in prevalenza la nautica minore e, soprattutto in sponda destra, la pesca.

Il porto di Ortona ricade nel Comune omonimo, in Provincia di Chieti. Con Regio Decreto n.5477 del 1888 era stato inserito nei porti di II categoria e II classe, il Piano Regolatore Portuale vigente è stato approvato dal CSLLPP con voto 187 del 21/05/1969. Ai sensi della Legge Regionale n.34 del 4/07/1978 era stato indicato come porto di rilevanza regionale ma più recentemente (2016) è stato condotto alla giurisdizione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Vocato al traffico commerciale, fin dalle sue origini, questo porto rappresenta lo scalo abruzzese per eccellenza. Accoglie soprattutto il traffico marittimo delle rinfuse solide e liquide, ma anche quello passeggeri, la pesca e il diporto nautico. La banchina di riva è attualmente interessata dalle attività industriali del Gruppo Tosto e delle esigenze della logistica a mare per i gruppi SNAM, ENI e MICOPERI.

Il porto di Vasto, detto anche Porto di Punta Penna per la sua collocazione geografica, dista oltre 6 km dal centro storico del Comune di Vasto. Deve la sua origine come rifugio strategico per scopi militari; *come sancito dal Regio Decreto n.328 del 1907 e ribadito dal Decreto del Capo provvisorio dello Stato n.54 del 1947 per gli aspetti commerciali apparteneva alla II Categoria e IV classe; successivamente con Legge Regionale n.34 del 4/07/1978 è stato indicato come porto di rilevanza regionale e quindi classificato di II categoria e III classe. La sua recente inclusione alla giurisdizione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale lo identifica come porto di II categoria e II classe. Dal secondo dopoguerra sino al secondo decennio del nuovo millennio è stato identificato come porto di riferimento delle aree industriali gestite dal Consorzio per l’Area di Sviluppo Industriale Vastese (CoASIV) che ha redatto il PRP vigente, approvato dalla Regione Abruzzo nel 2014, le cui previsioni di assetto infrastrutturale e sviluppo sono pienamente adeguate ed in linea con le esigenze e le strategie di sviluppo sostenibile perseguite dalla AdSP-MAC e delineate nel DPSS.*

Nel suo complesso quindi l’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale, gestisce sette scali marittimi ubicati in territori regionali differenti, Marche e Abruzzo, contraddistinti da attività portuali allo stesso tempo di rilievo internazionale e locale. Tutti gli ambiti portuali che compongono la circoscrizione territoriale o le ulteriori aree che sono assoggettate alla giurisdizione della AdSP-MAC sono sede di molteplici e diversificati traffici marittimi, funzioni ed attività, connotandosi principalmente per quelli passeggeri e commerciali, rappresentando geograficamente la più strategica e naturale “testa di ponte” per i collegamenti con la sponda orientale dell’Adriatico, ma con ruoli significativi anche per le attività della pesca afferenti all’Adriatico centrale, storicamente radicata e fortemente sviluppata, così come per il diporto nautico e la cantieristica, nella sua duplice componente, navale e nautica.

Tale poliedrica complessità dell’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale, contraddistinta da elementi di forza e debolezza, rappresenta il punto di partenza per una programmazione strategica degli obiettivi di sviluppo, da perseguire con gli specifici PRP, al fine di poter individuare e massimizzare gli elementi di opportunità e nel contempo valutare come evitare o quanto meno minimizzare le possibili minacce ed i

relativi rischi di recessione. Su questa consapevolezza è stata basata la visione di sviluppo dell’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale oggetto precipuo del Documento di Programmazione Strategica di Sistema cui fare riferimento nelle successive fasi di pianificazione ed attuazione per i singoli porti di sistema.

1.3 I recenti aggiornamenti della normativa di riferimento per la pianificazione e gestione dei porti

Il D.Lgs. n. 169 del 04/08/2016, “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”, ha sostituito le Autorità Portuali con le Autorità di Sistema Portuale affidandogli la gestione di ambiti portuali anche molto distanti geograficamente, come nel caso della AdSP-MAC che infatti attualmente contempla ben 7 distinte realtà portuali, distribuite su circa 137 m.n. tra le regioni Marche e Abruzzo ⁽²¹⁾. Per l’assetto complessivo e la corretta gestione dei distinti ambiti portuali di competenza delle AdSP il suddetto D.Lgs. 169/2016 aveva modificato l’Art.5 della L. 84/94 riscrivendo il comma 1 per introdurre il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) e demandare al MIT il compito di predisporre, su proposta del CSLPP apposite Linee Guida per la redazione non solo dei suddetti PRdSP ma anche delle Varianti Stralcio (VS) e degli Adeguamenti Tecnico Funzionali (ATF).

Le suddette Linee Guida (ultima emissione marzo 2017) hanno a loro volta introdotto il Documento di Indirizzo della Pianificazione portuale (DIP) quale documento di indirizzo strategico non preordinato dalla normativa allora vigente ma “raccomandato”, unitamente a momenti di confronto e coordinamento con i comuni e le regioni territorialmente interessate dall’attuazione del PRdSP.

Il successivo D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017 “Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169” ha apportato ulteriori modifiche alla disciplina della pianificazione portuale, stabilendo che il PRdSP si doveva comporre di un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) oltre che dei Piani Regolatori Portuali (PRP) distinti per ciascun porto di competenza della AdSP. Il suddetto DPSS doveva essere redatto da parte della AdSP, in coerenza con “con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica”. Tra le finalità e contenuti specifici del DPSS l’aggiornamento normativo disponeva: la definizione degli obiettivi di sviluppo ed i contenuti sistemici di pianificazione dei distinti PRP; l’individuazione e perimetrazione degli ambiti di pertinenza e/o interferenza dei singoli porti con gli eventuali contesti urbani retrostanti ed i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio.

Il più recente DL 121 “Infrastrutture” del 10/09/2021 ⁽²²⁾ ha ulteriormente aggiornato la L. 84/1994 al fine di adeguarla agli adempimenti richiesti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal DEF-2021 nel settore dei trasporti e della logistica. Di fatto il DL 121 ha sancito un adeguamento normativo sulla programmazione e pianificazione dei porti di interesse nazionale aggiornando l’art. 5 della suddetta L. 84/1994 a partire dal titolo, “Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale” in ragione delle nuove disposizioni in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo, che rispondono anche ad una logica di cooperazione per lo sviluppo sostenibile, a breve e medio

²¹ Dal porto di Pesaro sino al porto di Vasto quest’ultimo inserito nelle competenze della AdSP-MAC con la Legge 108 del 5/08/2022 che ha aggiornato l’Allegato A, che ai sensi dell’art.6 della Legge 84/94 indica i porti rientranti nelle Autorità di Sistema Portuale, e nello specifico il punto 12) *AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE - Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona e Vasto.*

²² Convertito con modificazioni dalla Legge 156 del 9/11/2021.

termine, promossa dalla Comunità Europea ⁽²³⁾ in riscontro agli obiettivi delineati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite ⁽²⁴⁾.

Anche in ragione della sentenza della Corte Costituzionale ⁽²⁵⁾, in merito ai contenuti del DPSS (Figura 1-1) ed al conseguente iter di adozione/approvazione (Figura 1-2), la normativa sulla programmazione e pianificazione portuale dispone che il DPSS costituisce la base di riferimento per gli obiettivi e le conseguenti strategie di sviluppo e gestione dei distinti scali marittimi gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale.

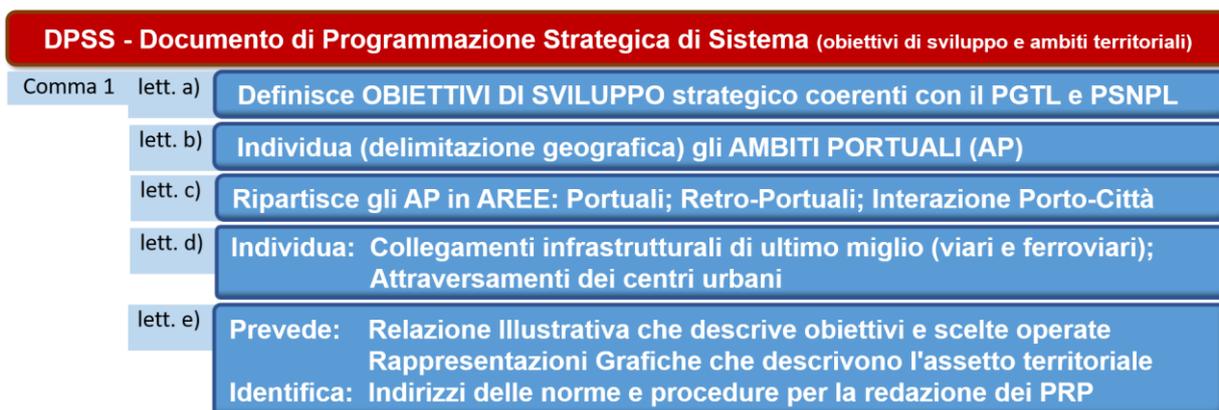


Figura 1-1. Schematizzazione degli obiettivi e contenuti del DPSS della AdSP ai sensi dell'art. 5 della L. 84/1994

Nello schema della seguente Figura 1-2 sono sintetizzate le fasi di redazione/adozione ed acquisizione di pareri ed intese prodromiche alla approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT).



Figura 1-2. Schematizzazione delle fasi di redazione/adozione, pareri/intese ed approvazione del DPSS

A tal scopo la Relazione Illustrativa e gli Elaborati Grafici che compongono il DPSS devono essere coerenti con i citati PGTL e PSNPL nonché con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali e comunque in sinergia con i Comuni e le Regioni ovvero con gli "enti autonomi" ⁽²⁶⁾ deputati

²³ https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/development-and-cooperation_it

²⁴ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/>

²⁵ Corte Costituzionale, Sentenza 26 gennaio 2023, n. 6. Presidente: Sciarra - Redattore: Patroni Griffi (pubblicata in G.U. 1^a s.s. 1/2/2023, n. 5)

²⁶ Art. 114 della Costituzione Italiana "La Repubblica è costituita dai Comuni, dalle Province, dalle Città metropolitane, dalle Regioni e dallo Stato. I

dallo Stato alla gestione e allo sviluppo socio-economico del territorio in cui ricadono i porti del Sistema.

Il nuovo assetto dell'art.5 della Legge 84/94 ha cambiato il titolo del DPSS da "Documento di Pianificazione Strategica di Sistema" a "Documento di Programmazione Strategica di Sistema" indicandone come finalità precipua quella di definire e programmare gli obiettivi di sviluppo strategico dell'AdSP tramite non solo la delimitazione geografica della sua giurisdizione e circoscrizione territoriale, peraltro da differenziare in tre distinte tipologie di ambito (portuale, retro-portuale e di eventuale interazione porto-città), ma anche con l'individuazione dei collegamenti infrastrutturali di "ultimo miglio" nonché gli eventuali attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

Anche la citata sentenza della Corte Costituzionale ha confermato la legittimità delle modifiche apportate dal DL 121/2021 (Decreto Infrastrutture) all'art.5 della Legge 84/94 e pertanto il Documento di Programmazione Strategica di Sistema sostituendo il Piano Regolatore di Sistema Portuale è deputato a programmare gli obiettivi di sviluppo e ad individuare per ciascun porto del sistema i confini e gli elementi territoriali dell'Ambito Portuale in senso lato attribuendone le pertinenze delle attività di pianificazione e gestione alla AdSP (per le aree portuali e retroportuali) ed ai Comuni e Regioni territorialmente competenti (per le aree di interazione tra porto e città).

L'esigenza da parte delle AdSP di dotarsi del DPSS ovvero di uno strumento per la programmazione ed attuazione di strategie di sviluppo sostenibili per l'intero sistema portuale è dettata non solo dalla necessità di assicurare la coerenza con i sovraordinati piani dei trasporti e della logistica con specifico riferimento ai più recenti orientamenti e finanziamenti governativi nel settore dei traffici portuali ma anche per poter impostare in maniera organica e funzionale la redazione e soprattutto attuazione di sette (7) Piani Regolatori Portuali in modo tale da fornire una concreta risposta alle tendenze ed esigenze del mercato nel settore non solo del traffico marittimo ma anche per quelli della pesca e della nautica.

Per quanto riguarda le aree di interazione tra porto e città, che il documento di programmazione strategica di sistema è deputato ad individuare, come peraltro già stabilito dal D.Lgs. n. 232/2017, anche l'ultimo assetto normativo all'art. 5 della Legge 84/94 ha sancito che queste sono oggetto di pianificazione da parte dei comuni e delle regioni, previa acquisizione del parere da parte della AdSP. Anche per quanto concerne i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e gli attraversamenti urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema, la norma modificata prevede che l'ente competente vi provveda previa acquisizione dell'intesa con la AdSP. Quest'ultima può anche indicare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alle regioni, le aree portuali e retro-portuali presso cui ubicare piattaforme logistiche e punti di scambio intermodali nonché le aree destinabili alla costruzione di caselli autostradali e alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e capacità.

In termini generali, in ragione di specifici commi dell'art. 5 della Legge 84/94, il DPSS deve essere prodromico ad aspetti e tematiche di pianificazione e sviluppo territoriale secondo una ripartizione delle competenze tra la AdSP ed i Comuni e Regioni, schematizzata nella seguente Figura 1-3, perseguendo i seguenti obiettivi:

- individuazione all'interno dell'Ambito Portuale delle aree portuali e retroportuali, di competenza esclusiva della AdSP, oggetto della redazione del Piano Regolatore Portuale (PRP), ovvero dell'unico strumento di pianificazione territoriale di "rilevanza statale" e quindi sovrano rispetto ad altri atti di

Comuni, le Province, le Città metropolitane e le Regioni sono enti autonomi con propri statuti, poteri e funzioni secondo i principi fissati dalla Costituzione. Roma è la capitale della Repubblica. La legge dello Stato disciplina il suo ordinamento.

- pianificazione e/o di gestione del territorio;
- definizione delle aree di interazione porto-città, la cui pianificazione, previa acquisizione del parere della AdSP, è demandata ai Comuni e Regioni;
 - individuazione dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e degli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema i cui strumenti urbanistici vengono adottati dagli enti competenti previa acquisizione dell'intesa con la AdSP.

Competenze e rilevanze degli atti di pianificazione e governo territoriale in Ambito Portuale

Comma 1 ter	Il PRP disegna e specifica l'ambito e l'assetto delle Aree Portuali e Retroportuali (individuati e delimitati nel DPSS) identificandone analiticamente anche le caratteristiche e destinazioni funzionali, nonché gli eventuali beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio (per la realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità)
Comma 1 quater	Funzioni ammesse dal PRP per le Aree Portuali (art. 4 co. 3) e Retroportuali (attività accessorie) a) commerciale e logistica; b) industriale e petrolifera; c) servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi; d) peschereccia; e) turistica e da diporto
Comma 1 quinqües	La pianificazione delle Aree Portuali e Retro-Portuali è competenza esclusiva della Autorità di Sistema Portuale La pianificazione delle aree di Interazione Porto-Città è di competenza del Comune e della Regione, che vi provvedono previa acquisizione del parere della AdSP Gli strumenti urbanistici per i collegamenti di ultimo miglio e attraversamenti urbani sono adottati dagli enti competenti previa acquisizione dell'intesa con la AdSP
Comma 2 ter	Il Piano Regolatore Portuale è un Piano Territoriale di "rilevanza statale" <u>unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel perimetro di competenza</u> (aree portuali e retroportuali) della Autorità di Sistema Portuale

Figura 1-3. Schematizzazione delle competenze di pianificazione territoriale ai sensi dell'art. 5 della L. 84/1994

1.4 Metodologia di lavoro e processo formativo

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale, anche in ragione delle nuove disposizioni normative illustrate nel paragrafo precedente, è finalizzato a definire gli obiettivi di sviluppo del sistema portuale in funzione dei quali individuare e rimodulare:

- la delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dalla AdSP che costituiscono gli ambiti portuali di riferimento;
- gli ambiti portuali devono essere ripartiti in aree portuali, retro-portuali e di interazione porto e città (ricomprendendo anche le eventuali ulteriori aree pubbliche e private comunque assoggettate alla giurisdizione della AdSP);
- i collegamenti infrastrutturali (stradali e ferroviari) di ultimo miglio;
- gli eventuali attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti.

Nella impostazione degli obiettivi da perseguire con il DPSS si è tenuto conto che, oggetto del medesimo incarico di cui alla premessa è anche l'aggiornamento del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (di seguito DEASP) disposto dall'art. 4 bis della L. 84/94 e introdotto dal suddetto D.Lgs 169/2016. Pertanto il presente DPSS è correlato anche con l'aggiornamento del DEASP in quanto oltre alla definizione degli indirizzi strategici da attuare con i PRP, tiene conto degli obiettivi e dei criteri di sostenibilità espressi nel DEASP che a sua volta definisce un piano di misure ed interventi coerenti con le strategie programmate ed indicate del DPSS cui fare riferimento nelle fasi di pianificazione, variazione/adequamento e gestione dei distinti ambiti portuali di competenza della AdSP.

In linea con i più recenti indirizzi ed esperienze di pianificazione e/o programmazione strategica per la gestione sostenibile delle esigenze di sviluppo infrastrutturale in contesti territoriali complessi con realtà socio economiche interconnesse e talvolta anche conflittuali, il Documento di Programmazione Strategica di Sistema portuale è stato concepito e sviluppato come “programma – processo”, i cui contenuti sono connotati dai requisiti di partecipazione/inclusione, innovazione e orientamento verso politiche abilitanti. Le fasi di lavoro che hanno caratterizzato il “programma-processo” di redazione del DPSS e proseguiranno sino alla sua approvazione sono distinte nei punti seguenti.

- a) *Innesco, programmazione e avvio del processo.* A partire dai “Contenuti del Servizio” sanciti dall’art. 3 del “Disciplinare tecnico-prestazionale” sulla base del quale è stata esperita la gara per l’esecuzione del servizio di supporto allo svolgimento delle attività di pianificazione, la prima fase di lavoro si concretizza in una prima attività di indagine e analisi per la composizione di un quadro conoscitivo unitario ed il più possibile omogeneo ed integrato dello stato attuale, basato sull’analisi non solo dei dati e delle informazioni già nella disponibilità della AdSP-MAC ma, anche su nuove fonti fornite da altri soggetti (pubblici e privati), rilevanti per le finalità di programmazione e pianificazione dello sviluppo sostenibile del sistema portuale. Questa attività sarà finalizzata alla impostazione e prima stesura del DPSS corredato delle necessarie rappresentazioni grafiche e tabelle per una prima sintesi di riscontro dell’ordine di grandezza e della valenza dei dati raccolti.
- b) *Inventario delle prospettive, o “ rassegna e mappa delle idee”.* La seconda fase, finalizzata per predisporre un inventario delle prospettive di sviluppo e gestione degli ambiti portuali, è incentrata sulla ricognizione ed analisi critica delle proposte e progettualità esistenti, o in corso di definizione, e del contesto di riferimento economico e dei traffici, espressi dalla rete di attori in campo. Tale analisi si configura come un documento di posizionamento politico e culturale, utile a guidare la composizione del DPSS, articolato in una Relazione Illustrativa ed Elaborati Grafici, tale da costituire un quadro di riferimento per una pluralità di attori, a partire dai comuni territorialmente competenti.
- c) *Redazione finale del Documento di Programmazione Strategica di sistema.* Questa fase è finalizzata, a seguito di incontri non solo con i soggetti istituzionali ovvero le Regioni, i Comuni e le Capitanerie di Porto, ma anche con gli operatori portuali e, più in generale, con tutti i soggetti a vario titolo interessati, allo sviluppo e condivisione definitiva dei contenuti del DPSS ovvero della Relazione Illustrativa e degli Elaborati Grafici. In questo stadio di lavoro saranno definiti gli obiettivi di sviluppo e i nuovi ambiti portuali delineando la vocazione dei singoli scali portuali ricomprendendo anche la ricognizione e la “messa a sistema” dei numerosi e diversificati progetti che l’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale ha già in essere oppure ha in fase di attivazione anche a seguito della approvazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.
- d) *Adozione e Approvazione del Documento di programmazione strategica di sistema,* attraverso il percorso politico- istituzionale previsto all’art. 5 comma 1.bis della L. n. 84/1994 recentemente modificato. Questa ultima fase è quella del confronto ufficiale non solo interno alla AdSP-MAC, ovvero con il Comitato di Gestione che adotta il DPSS e l’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ma anche esterno, ovvero con i Comuni, cui il DPSS è sottoposto per l’acquisizione del parere, e la Regione che dovranno esprimere l’intesa prima dell’approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che si esprimerà in tal senso sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Per l’espletamento delle fasi di lavoro finalizzate alla adozione ed approvazione del DPSS si espletano attività di partecipazione e comunicazione con un approccio

inclusivo. Tutto il processo di impostazione e formazione del DPSS comprende numerosi incontri e confronti di coinvolgimento, in modo attivo, di un elevato numero di attori: operatori portuali, preferenzialmente tramite l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e istituzioni (a partire dalle Regioni e dai Comuni) nonché portatori di interessi diffusi.

e) *Post approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema.*

Il processo di programmazione e pianificazione delle strategie di sviluppo del Sistema Portuale non si concluderà con l'approvazione del DPSS, perché questo documento deve essere inteso come prodromico alle successive fasi di redazione/approvazione degli strumenti di pianificazione portuale, orientati ad individuare le specifiche caratteristiche e le destinazioni funzionali dei singoli porti. Questi potranno concretizzarsi in Adeguamenti Tecnici Funzionali o Varianti ai PRP vigenti oppure in Nuovi PRP che dovranno essere sottoposti alle procedure di VAS o VIA-VAS integrata. L'avvio delle successive fasi di pianificazione portuale potrà essere sancito proprio dallo stesso atto di adozione del DPSS e comunque concretizzarsi definitivamente con l'approvazione del DPSS.

Nel complesso questo modus operandi è stato finalizzato anche a promuovere un progressivo confronto e cambiamento nelle relazioni tra soggetti pubblici e privati, fornendo alla AdSP-MAC gli strumenti per condividere e rispondere in modo più immediato all'evolversi del quadro esigenziale delle infrastrutture portuali di competenza non solo per le fasi di pianificazione (DEASP, PRP, ATF) ma anche per le successive fasi di attuazione e gestione.

Nella fase di impostazione ed analisi degli Obiettivi di Sviluppo Strategico, da inquadrare con il DPSS e perseguire con i successivi atti di pianificazione, attuazione e gestione, declinati per i distinti ambiti portuali che compongono il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, in coerenza con il criterio metodologico seguito dalla AdSP-MAC per la rendicontazione delle sue performance nell'ambito del Bilancio di Sostenibilità approvato nel 2022, si è fatto riferimento agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) declinati dall'Agenda 2030 dell'ONU, filtrati e strutturati sulla base delle indicazioni fornite dalla dall'IAPHW⁽²⁷⁾, in sei tematiche principali per la pianificazione e gestione dello sviluppo sostenibile dei porti a scala internazionale.

²⁷ Enumerati nella Risoluzione delle Nazioni Unite A/RES/70/1 approvata dall'Assemblea generale dell'ONU il 25 settembre 2015 e sottoscritto da tutti i 193 membri con un programma di azione, per un totale di 169 "target" da perseguire entro il 2030. La International Association of Ports and Harbours. È un'organizzazione non governativa che rappresenta circa 300 realtà portuali (tra autorità e altri enti) di 84 nazioni nel mondo.



Fonte: Centro Regionale di Informazione delle Nazioni Unite. <https://unric.org/it/category/agenda-2030-sviluppo-sostenibile/>

- 
Digitalization


Sviluppo di tecnologie digitali per la gestione delle attività portuali
- 
Infrastructure


Ottimizzazione e riqualificazione delle infrastrutture portuali con adattamento ai cambiamenti climatici
- 
Health Safety and Security


Promozione della cultura sulla "sicurezza" ed ammodernamento delle procedure di controllo e prevenzione
- 
Environmental Care


Minimizzazione e compensazione degli impatti ambientali indotti dalle opere ed attività portuali
- 
Community Building


Allineare e integrare gli obiettivi di sviluppo portuale con quelli del contesto socio-economico
- 
Climate and Energy


Facilitare ed implementare la transizione energetica con efficientamenti e incentivi per economia circolare

Fonte: IAPH - International Association of Ports and Harbour. <https://sustainableworldports.org/>

Figura 1-4. Tematiche di riferimento per l'individuazione ed analisi degli OSS oggetto del DPSS

1.4.1 Elenco elaborati

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

ELABORATI GRAFICI

P.01 Porti di Ancona e Falconara

- P.01.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porti di Ancona e Falconara
- P.01.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Porto di Falconara
- P.01.c1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interazione porto-città.
- P.01.c2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interazione porto-città.
- P.01.c3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interazione porto-città.
- P.01.d Collegamenti stradali e ferroviari locali. Porto di Ancona e Porto di Falconara.

P.02 Porto di San Benedetto del Tronto

- P.02.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porto di San Benedetto del Tronto
- P.02.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di San Benedetto del Tronto
- P.02.c Ambito Portuale di San Benedetto. Aree portuali, retroportuali e interazione porto-città.

P.03 Porto di Pescara

- P.03.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porto di Pescara
- P.03.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Pescara
- P.03.c Ambito portuale di Pescara. Aree portuali, retroportuali e interazione porto-città.

P.04 Porto di Ortona

- P.04.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porto di Ortona
- P.04.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ortona
- P.04.c Ambito portuale di Ortona. Aree portuali, retroportuali e interazione porto-città.

P.05 Porto di Pesaro

- P.05.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porto di Pesaro
- P.05.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Pesaro
- P.05.c Ambito portuale di Pesaro. Aree portuali, retroportuali e interazione porto-città.

ALLEGATI

- Allegato 1 Dispositivi Normativi di Riferimento
- Allegato 2 Analisi di rischio d'area (vol.1). Sorgenti di rischio e scenari incidentali estratti dal RISP del Porto di Ancona
- Allegato 3 Analisi di rischio d'area (vol.2). Metodologia della valutazione del rischio d'area e criteri di classificazione di compatibilità territoriale (D.M. 09/05/2001)
- Allegato 4 Pianificazioni portuali vigenti e relativi stati di attuazione ed adeguamento. Tavole allegate
- Allegato 5 Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali
- Allegato 6 Pianificazione urbana

Atti e comunicazioni attinenti la Conferenza dei Servizi indetta con prot. 14518 del 28/8/23.

Nel caso specifico del porto di Vasto, anche in ragione di quanto espresso in sede di CdS nel parere del Comune, riscontrato dalla Regione Abruzzo, tenuto conto della piena validità e condivisione del vigente PRP (2014) con gli obiettivi del DPSS, gli elaborati grafici analoghi a quelli afferenti gli altri porti di sistema, saranno oggetto di uno specifico aggiornamento del DPSS successivo all'approvazione da parte del MIT.

2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI

Il presente capitolo approfondisce gli strumenti di pianificazione richiesti dalla normativa vigente, tuttavia, al fine di fornire un quadro più completo relativo agli strumenti di programmazione e pianificazione di riferimento si rimanda all'Allegato 1.

2.1 Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN – T)

Il trattato di Maastricht ha attribuito all'UE il compito di costituire e sviluppare le reti transeuropee nel settore dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia indispensabili per contribuire allo sviluppo del mercato interno, rafforzare la coesione economica e sociale, collegare le regioni insulari, quelle prive di sbocchi al mare e quelle periferiche rendendo il territorio dell'Unione Europea più accessibile.

La definizione delle reti transeuropee prende l'avvio con il Libro bianco del 1992, nel quale la Commissione ha evidenziato il ruolo centrale delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) per il mercato interno e per la creazione di posti di lavoro e con la decisione n. 1692/96/CE del 23/07/1996 di fissazione dei parametri generali della rete nel suo complesso e le successive modifiche del 2004 e del 2007.

Il Regolamento UE 1315/2013 definisce gli orientamenti e la nuova politica dell'Unione Europea specificatamente in materia di sviluppo delle reti transeuropee delle infrastrutture dei trasporti articolate in una rete globale (Comprehensive Network) e una rete centrale (Core Network), istituita sulla base della rete globale. A tal scopo il regolamento 1315/2013 delinea una strategia a lungo termine individuando le priorità ed i progetti di interesse comune e specificando le norme ed i requisiti da rispettare per trasformare l'attuale mosaico di strade, ferrovie, vie navigabili interne, aeroporti, porti marittimi e interni e terminali ferroviari/stradali esistenti in una rete integrata di connessione degli Stati membri. È, infatti, la mancanza di una infrastruttura dei trasporti a scala globale europea con un'efficiente e completa rete centrale ad ostacolare e condizionare il corretto funzionamento e sviluppo del mercato interno.

La formazione di tali reti TEN-T richiede la preparazione e l'attuazione di migliaia di progetti miranti ad eliminare le strozzature esistenti, realizzare i collegamenti mancanti e a migliorare l'interoperabilità tra le varie modalità di trasporto e tra le infrastrutture dei trasporti regionali e nazionali.

Lo sviluppo della rete TEN-T non può prescindere dall'adozione di soluzioni tecnologiche innovative per il miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza dell'efficientamento energetico e della sostenibilità ambientale. A tal scopo il regolamento 1316/2013 istituisce il Meccanismo per sostenere i progetti delle infrastrutture non solo nel settore dei trasporti ma anche delle telecomunicazioni e dell'energia.

In sintesi l'Unione Europea, in materia di infrastrutture dei trasporti, ha istituito una struttura a doppio strato costituita da una rete globale (che garantisce collegamenti efficaci con tutte le regioni dell'UE) e da una rete centrale (composta dagli elementi strategicamente più importanti della rete globale). Le reti sono formate da un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) e presentano i caratteri di integrazione modale, interoperabilità e sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere che però non possono prescindere da un correlato sviluppo di progetti di interesse comune anche per le infrastrutture nei settori delle telecomunicazioni e dell'energia.

I progetti lungo la rete globale dovrebbero essere ultimati entro la fine del 2050, mentre quelli che fanno parte della rete centrale dovrebbero soddisfare i criteri TEN-T entro la fine del 2030.

Al fine di facilitare e sostenere l'attuazione coordinata dei progetti della rete centrale sono stati introdotti nove corridoi multimodali centrali quattro dei quali interessano l'Italia ed in particolare il Corridoio "Baltic Adriatic" vede il porto di Ancona come nodo terminale.

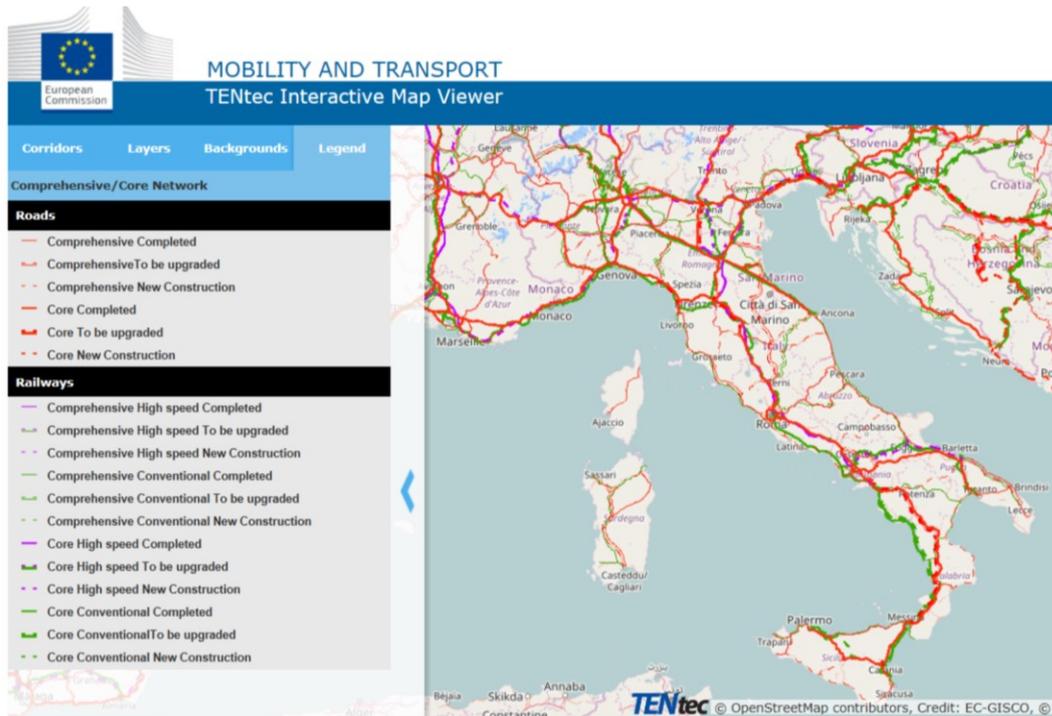


Figura 2-1 Reti TEN-T in Italia (Fonte: Mobility and transport. TENtec Interactive Map Viewer, <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

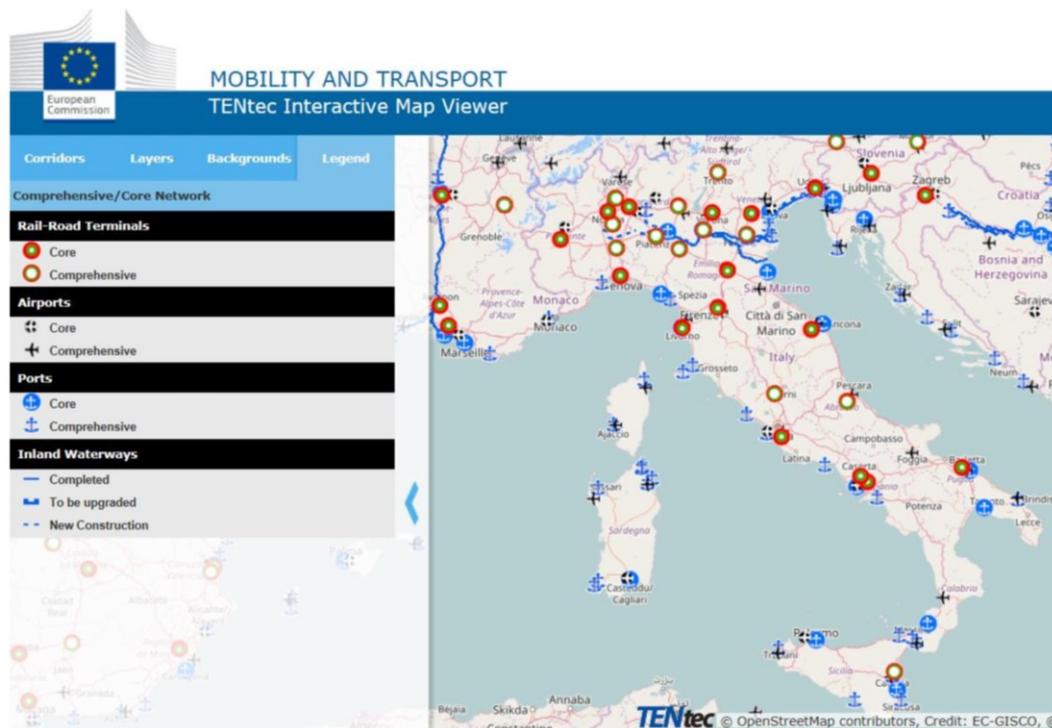


Figura 2-2 Nodi italiani della Reti TEN-T (Fonte: Mobility and transport. TENtec Interactive Map Viewer, <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)



Figura 2-3 Reti TEN-T che attraversano il territorio italiano (Fonte: Mobility and transport. TENtec Interactive Map Viewer, <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

In termini generali il sistema delle Reti Ten-T ed in particolare i Corridoi costituiscono uno strumento utile a riunire investitori pubblici e privati, a mettere in comune le risorse necessarie. Per garantire che i corridoi siano attuati in modo efficace ed efficiente, ognuno di essi è sostenuto da un coordinatore europeo.

Nel settembre 2018 la Commissione avvia consultazioni pubbliche per esaminare i progressi compiuti nell'attuazione di questa politica. Questa valutazione risulta necessaria alla luce delle ulteriori misure previste per il potenziamento della rete, quali, a titolo di esempio, l'introduzione di carburanti alternativi, la digitalizzazione e il ricorso all'intermodalità. Nel dicembre 2021, la Commissione europea ha presentato un aggiornamento del Regolamento relativo allo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti, come azione chiave per la promozione del Green Deal e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente europea. Tale proposta aggiorna il quadro normativo esistente, che risale al 2013. Rispetto al Regolamento vigente, oltre alla originaria rete centrale e a quella globale, si prevede di introdurre una rete centrale estesa che dovrebbe essere completata entro il 2040. I quattro obiettivi specifici sono ulteriormente sviluppati nell'ottica di accrescere efficienza, coesione, sostenibilità e benefici per gli utenti. Nel caso specifico del Corridoio "Baltic – Adriatic" la Commissione ha prospettato la possibilità di estenderlo sino al porto di Bari connettendolo con il Corridoio "Scandinavian – Mediterranean".

Il documento cerca di supplire ai ritardi nella preparazione e nell'attuazione dei progetti di cui all'attuale Regolamento TEN-T allineando gli interessi, gli obiettivi e le responsabilità nazionali a quelli della Rete TEN-T, nonché rafforzandone il monitoraggio. Più in particolare, la proposta: 1) assicura l'allineamento dei corridoi merci ferroviari con i corridoi europei e prevede il coordinamento tra i due strumenti; 2) introduce un obbligo



degli Stati membri in materia di manutenzione della rete TEN-T; e 3) conferisce alla Commissione il potere di revocare il cofinanziamento dell'UE in caso di ritardi significativi e ingiustificati nell'attuazione delle reti.

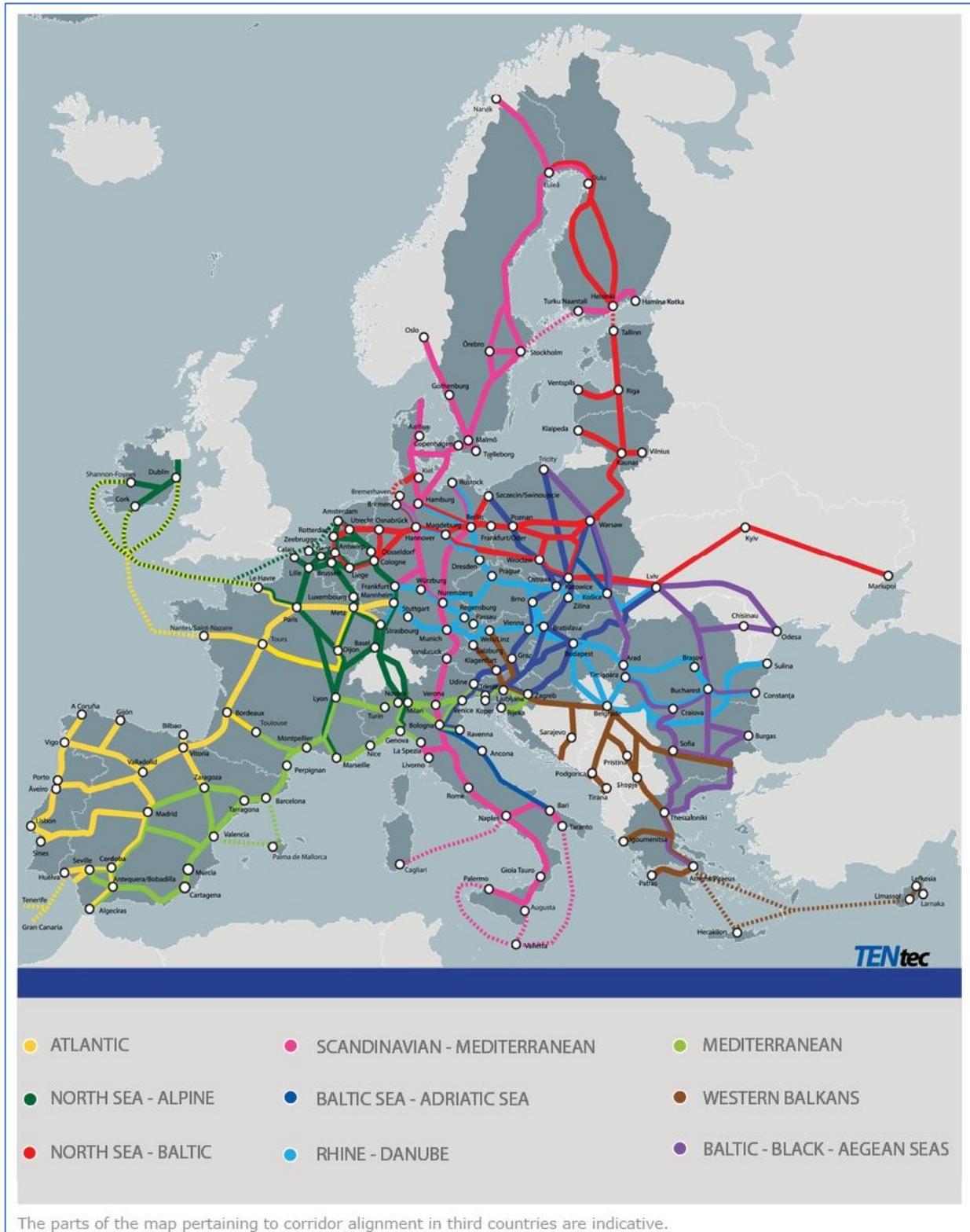


Figura 2-4. Inquadramento generale dei Corridoi delle reti Ten-T aggiornato dalla Commissione Europea (2022)

A luglio 2022, la Commissione, su impulso dell'evento bellico tra Russia e Ucraina ha presentato una modifica proponendo di estendere quattro corridoi (tra cui quello "Baltic-Adriatic") sino all'Ucraina e alla Repubblica di Moldova e di accelerare il passaggio allo scartamento ferroviario standard europeo al fine di contribuire alla creazione di un sistema ferroviario europeo interoperabile anche con i paesi dell'est.

2.2 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica è stato approvato con Decreto del Presidente della Repubblica del 14/03/2001 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 163 del 16/07/2001 – Supplemento Straordinario. Questo Piano (nel seguito indicato come PGTL-2001) persegue i seguenti obiettivi: Servire la domanda; Sistema sicuro ed ambientalmente sostenibile; Efficienza della spesa pubblica e qualità dei servizi; Equilibrio territoriale; Integrazione con l'Europa; Mediterraneo; Crescita e professionalità.

Il PGTL-2001 formula anche obiettivi strategici e, precisamente: Sostenibilità ambientale e sicurezza; Innovazione tecnologica per i veicoli; Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS); Liberalizzazione e privatizzazione e nuova regolazione; Sviluppo della logistica; Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) Piani Regionali dei Trasporti; Fondo Unico; Mobilità nelle aree urbane; Mezzogiorno; Integrazione con l'Europa; Formazione e ricerca.

Per quanto concerne i porti in particolare, il PGTL-2001 non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture ma il completamento di quelle esistenti. Assegna grande importanza alla specializzazione delle infrastrutture ed ai collegamenti tra queste ed il territorio. Tanto i collegamenti ferroviari, quanto i collegamenti stradali dovranno essere potenziati, sia sul piano infrastrutturale che su quello dei servizi alla clientela, con particolare riferimento agli assetti gestionali della manovra ferroviaria nei porti, così confermando il ruolo regolatore delle Autorità Portuali. Propone anche la revisione dei criteri di ripartizione delle risorse per il finanziamento delle opere di grande infrastrutturazione e di straordinaria manutenzione e sottolinea i grandi vantaggi sul piano della competitività derivanti dalla disponibilità di piattaforme di comunicazione telematica che utilizzino linguaggi condivisi.

Il PGTL-2001 stimola la costruzione di un sistema integrato di servizi di trasporto mediante navi Ro-Ro e multipurpose dedicate alle merci e di navi traghetto miste, con priorità assegnata al progetto "autostrade del mare", in sintonia con l'attenzione che l'Unione Europea dedica allo short sea shipping (cfr. Risoluzione del Consiglio del 14.02.2000). Indicando come necessari il cambiamento della logica di sistema e la concertazione tra i principali attori in gioco, l'armonizzazione dei costi, in modo da offrire agli operatori dei parametri certi nonché la promozione dell'impiego dei moderni strumenti telematici per una più efficiente organizzazione del rapporto con gli utenti, una modernizzazione dei sistemi di controllo doganali, un più rapido assolvimento degli obblighi burocratici e una completa standardizzazione delle procedure. Propone, inoltre, la creazione di uno "Short Sea Promotion Office" in grado di monitorare il livello e la qualità del servizio offerto, di segnalare per tempo le criticità e di trasferire nel nostro sistema le best practices del settore.

Per quanto concerne il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, il PGTL-2001 individua l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali, attualmente, si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale. Esso è composto dalla rete ferroviaria (tratte che assicurano i servizi di lunga percorrenza interni al Paese con le relative connessioni all'interno dei grandi nodi metropolitani e i collegamenti con i nodi di trasporto di rilevanza nazionale ed i collegamenti internazionali), dalla rete stradale (autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità ai sensi del D.Lgs. 112/98), porti e sistema idroviario (infrastrutture che presentano rilevante entità di traffici ad elevato valore aggiunto, elevato grado di specializzazione, elevata entità di traffico combinato e traffici

rilevanti con le isole maggiori, 21 porti allora sede di Autorità portuali), aeroporti (sistema minimo di 23 scali) e centri merci.

Relativamente ai porti, in particolare, esso promuove:

- la realizzazione di sistemi portuali e di una rete efficiente di terminali di cabotaggio per lo sviluppo del trasporto marittimo lungo le “autostrade del mare”;
- il completamento e il potenziamento dei nodi di transhipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari;
- l’elaborazione di un progetto di connessione e collaborazione dei porti dei due versanti del bacino adriatico – ionico;
- interventi di potenziamento delle connessioni porto – territorio;
- lo sviluppo del trasporto delle merci pericolose via mare;
- l’estensione dell’offerta dei servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità.

In attesa di un aggiornamento del suddetto PGTL, il cui iter realizzativo è stato avviato a gennaio 2022, gli obiettivi strategici di indirizzo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica si intendono espressi dal Documento di Economia e Finanza (DEF) e relativi allegati, pubblicato annualmente.

Al riguardo particolare rilievo assume l’Allegato al DEF del 2017 intitolato “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”, tramite cui il Ministero delle Infrastrutture (MIT) ha avviato un processo di riforma della programmazione e pianificazione delle infrastrutture in Italia, definendo obiettivi, strategie e linee d’azione al fine di riformare in maniera strutturale il settore al 2030. Gli obiettivi perseguiti dal DEF-2017 contemplavano l’accessibilità ai territori, la qualità della vita e la competitività delle aree urbane; nel sostegno alle politiche industriali di filiera; nella mobilità sostenibile e sicura. Le strategie da adottare erano articolate in: “infrastrutture utili, snelle e condivise”; “integrazione modale e intermodalità”; “valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente”; “sviluppo urbano sostenibile”.

Il Documento, inoltre, aggiornava lo SNIT, con una suddivisione delle infrastrutture ferroviarie, stradali, portuali e aeroportuali e ciclovie tra SNIT di primo livello e SNIT di secondo livello. In merito alla definizione degli interventi strategici, a questo documento spetta il merito dell’introduzione del concetto di “fabbisogno infrastrutturale” per la cui individuazione rimanda alle Linee Guida alla Valutazione degli investimenti in Opere Pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Traporti.

Relativamente ai porti, il documento identifica con chiarezza gli ambiti cui riferire gli interventi, che sono:

- *manutenzione del patrimonio pubblico demaniale*, con ciò intendendo banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale, ecc;
- *digitalizzazione della logistica ed ICT*, riferendosi ad iniziative quali il preclearing, i fast corridors e il Port management information system, ovvero la European Maritime Single Window environment, dei Port community system e l’integrazione di questi ultimi nella PLN;
- *ultimo miglio/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti*, per ottimizzare l’accessibilità ferroviaria dei porti italiani;
- *ultimo miglio stradale*, per migliorare l’accessibilità stradale favorendo la penetrazione di mercato nelle *catchment area* di riferimento;
- *accessibilità marittima*, programma che raccoglie gli interventi per consentire l’accesso di naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;
- *efficientamento energetico ed ambientale*, per incrementare la sostenibilità ambientale dei porti;
- *waterfront e servizi crocieristici e passeggeri*, anche per intervenire sul rapporto tra porto e città;

- *attività industriali nei porti*, per sviluppare la filiera della cantieristica navale e delle attività industriali a valore aggiunto nei porti;
- *aumento selettivo della capacità portuale*, specificatamente rivolto a favorire la capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container.

Dal punto di vista economico, questo Allegato al DEF-2017 stimava che, per completare gli interventi invariati (approvati), il fabbisogno di risorse economiche occorrenti rispetto alla quota parte già finanziata è pari a circa 35 M€, a fronte di una disponibilità compresa tra gli 11 e i 12 M€. In merito alle fonti di finanziamento, figurano il Fondo per lo sviluppo e la coesione che garantisce copertura finanziaria al Piano triennale delle opere del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Fondo infrastrutture, specificatamente in merito alla progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché la project review di alcune infrastrutture solo parzialmente finanziate previsto dall'art. 202 del Codice degli Appalti e il Fondo investimenti, previsto dall'art. 1, comma 140 della L. n. 232/2016.

L'Allegato al DEF-2018 intitolato "Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e la logistica" è un resoconto delle strategie, delle opere e degli investimenti attivati, con particolare riferimento ai programmi prioritari, alle invariati. Questo Allegato conferma il fabbisogno aggiuntivo del 2017, pari a circa 36 M€, a fronte di un costo complessivo delle opere pari a circa 133 M€, di cui circa 97,5 M€ già stanziati.

L'Allegato al DEF del 2020 intitolato "#Italiaveloce. L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica ed infrastrutture" si apre con una attenta disamina della situazione economica a seguito della pandemia da Covid-19, fatto che comporta una revisione degli indirizzi di sviluppo e un approfondimento dell'analisi dei fabbisogni. Crescono il numero delle opere ritenute necessarie allo sviluppo del paese, conseguentemente, il valore degli investimenti, pari a circa 197 mld di € per il quale il fabbisogno residuo è stimato in circa 65 mld di €.

L'Allegato al DEF-2021 intitolato "Dieci anni per trasformare l'Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti", con sottotitolo "Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese nel rispetto dell'ambiente" approfondisce gli effetti negativi del Covid 19 e adotta una visione innovativa di sviluppo, un'ottica di "resilienza trasformativa" del sistema socioeconomico, facendo proprio l'approccio del PNRR finanziato dal NGEU.

Coerentemente con il cambio di paradigma proposto dall'Agenda 2030 dell'ONU, gli interventi che saranno finanziati dai diversi Paesi europei con il PNRR contribuiscono alla transizione ambientale, alla resilienza e alla sostenibilità dei sistemi socioeconomici, perseguono con successo la transizione digitale, favoriscono i processi di innovazione, aumentano la competitività e riducono le disuguaglianze sociali e territoriali.

Il costo delle opere inserite nel documento ammonta a 242,6 mld €, di cui 178,9 mld € sono risorse assegnate, e 63,7 mld € il fabbisogno residuo. Le risorse assegnate, comprensive dei finanziamenti provenienti dal NGEU e dal Fondo Complementare, non tengono conto dei finanziamenti che, pur essendo certi, allo stato attuale non sono ancora ripartiti per singolo progetto (Leggi di Bilancio 2021 e 2022).

Il suddetto Allegato al DEF-2021 ha ribadito che il modello di programmazione/pianificazione da adottare è quello del *piano processo*, ossia di un piano che non sia solo un atto amministrativo ma anche esito della mobilitazione di competenze tecniche, stakeholder e membri della società civile. Il Codice degli Appalti, infatti, individua nel PGTL e nel Documento Pluriennale di Pianificazione, gli strumenti per la pianificazione, la programmazione e la progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del

Paese. A ciò si aggiunga il Dibattito pubblico, obbligatorio per le “grandi opere”, quale strumento di pianificazione per giungere alla realizzazione di opere condivise.

Il 21 gennaio 2022, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIT) ha istituito un’apposita Commissione per elaborare il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con consegna prevista entro sei mesi dalla data di insediamento.

La Commissione è stata incaricata di redigere il documento programmatico per l’individuazione delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità prioritari per lo sviluppo sostenibile del Paese. Il documento programmatico fornirà anche l’indirizzo strategico per la definizione dei piani settoriali (ferrovie, portualità, logistica integrata, ciclabilità, ecc.).

Anche negli analoghi Allegati ai più recenti DEF-2022 e DEF-2023 è ribadito che, *le modalità di selezione e di individuazione delle infrastrutture e dei programmi di intervento prioritari rivestono un ruolo determinante nell’affrontare il processo di pianificazione strategica e di programmazione degli investimenti (rappresentato in Figura II.1), che parte dal recepimento degli obiettivi della programmazione europea e dalle linee di indirizzo nazionali, in una vision di medio-lungo periodo, coniugandoli con i fabbisogni segnalati dagli Enti territoriali e locali e dagli stakeholder.*

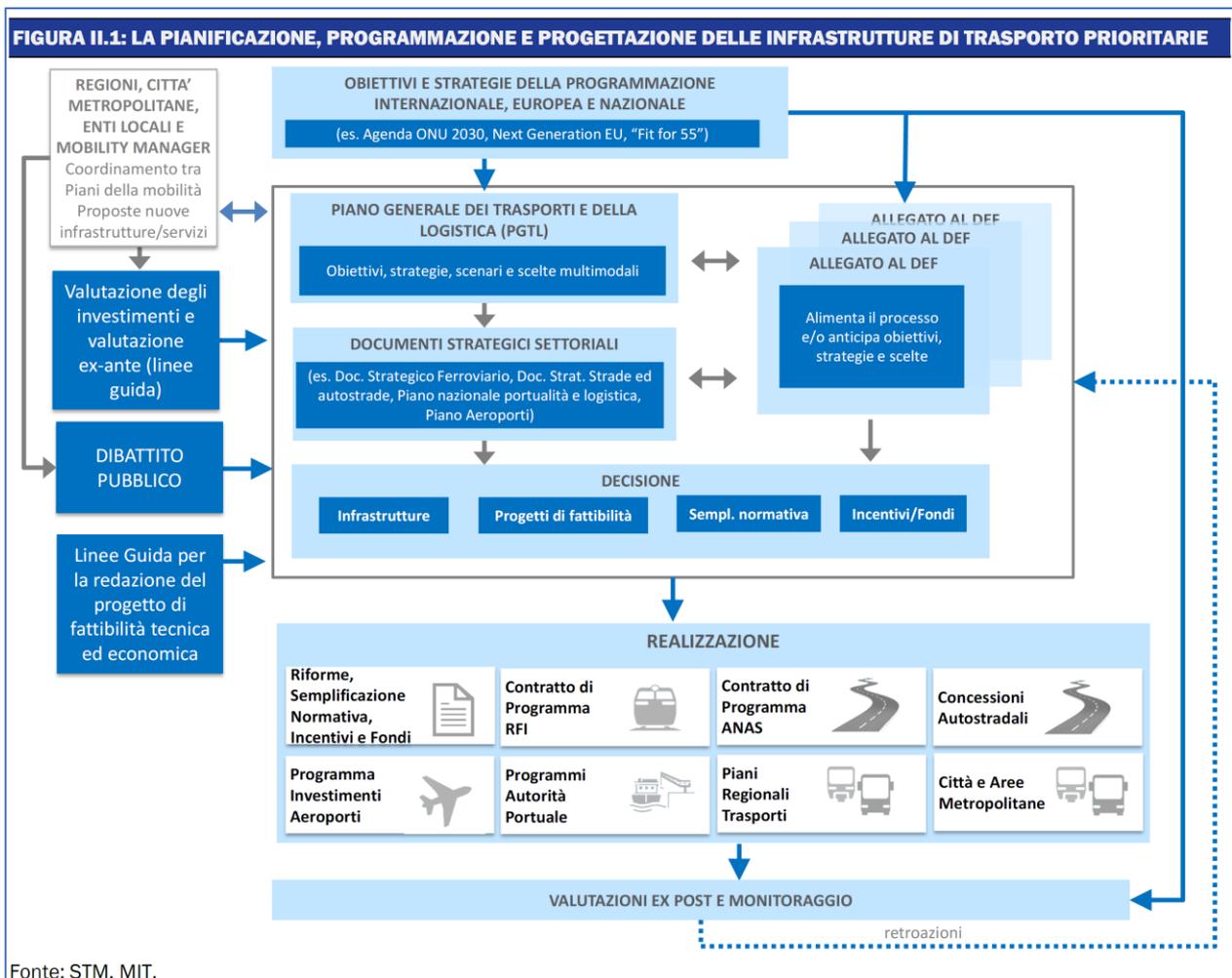


Figura 2-5. Schematizzazione del processo logico per la scelta e realizzazione delle infrastrutture di trasporto

2.3 Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Guardando in dettaglio alla portualità, l'attuale Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (²⁸, PSNPL), ed il conseguente DM n. 169/2016 hanno profondamente modificato l'assetto di governo della portualità italiana, identificando – tenendo conto anche delle successive modifiche ed integrazioni intercorse fino alla data attuale – 16 Autorità di Sistema Portuale di cui all'articolo 6 della L. 84/1994 che includono complessivamente 68 ambiti portuali di rilevanza nazionale come elencati nell'Allegato A della L.84/1994 (²⁹).



Figura 2-6 Autorità di Sistema Portuale in Italia al 2022 (Fonte: elaborazione su mappe UNINA e RAM Spa)

Le Autorità di Sistema Portuale sono coerentemente inserite nello SNIT di primo livello, così come già definito dall'Allegato al DEF-2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture", e ribadito anche nel più

²⁸ Redatto in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164, Sblocca Italia ed approvato a luglio 2015 dal Consiglio dei Ministri su proposta del MIT.

²⁹ Rispetto al primo assetto sancito dal DM 169/2016, che contemplava 15 AdSP per un totale di 57 porti di rilevante interesse nazionale, in seguito è stata istituita anche la AdSP "dello Stretto" (D.L. 119/2018) e per alcune AdSP sono stati individuati ed inclusi ulteriori porti per un totale di 68.

recente Allegato al DEF-2023 “Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica” che conferma il censimento e la classificazione già riportata nell’Allegato del precedente DEF-2022 identificando a scala nazionale i porti che rientrano tra i “nodi” di primo livello eventualmente collegati non solo alle infrastrutture lineari ferroviarie e stradali ma anche alle ciclovie (dal 2012 incluse nella rete Europea TEN-T).

Il PSNPL articola la sua strategia operativa in dieci obiettivi fondamentali, riportati nella seguente tabella.

Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – Obiettivi e Azioni		
Num.	Obiettivi strategici	Azioni Strategiche
1	Semplificazione e snellimento.	Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi.
2	Concorrenza, trasparenze e upgrading dei servizi.	Misure per l’efficientamento dei servizi portuali e l’aumento della competitività degli operatori.
3	Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri.	Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l’accessibilità dei porti via mare e via terra.
4	Integrazione del sistema logistico.	Misure per incentivare l’integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche.
5	Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali.	Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri.
6	Innovazione	Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l’innovazione tecnologica nella portualità italiana.
7	Sostenibilità	Misure per l’efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale nei porti.
8	Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie.	Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali.
9	Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale.	Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema del Mare.
10	Attuazione della governance del Sistema Mare	Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della portualità italiana.

Tra i vari obiettivi strategici, il PSNPL ha inoltre indicato la necessità di un coordinamento nazionale e unitario per avviare il “processo di monitoraggio, pianificazione e promozione della portualità e della logistica italiana” che ha condotto alla riforma dei previgenti strumenti di pianificazione portuale, ampliando l’ambito territoriale in un’ottica di “sistema portuale multi-scalo” integrato e coerente con le strategie di sviluppo nazionali ed europee.

3 RICOGNIZIONE ED ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEI PORTI DI SISTEMA

3.1 Porti di Ancona e Falconara

3.1.1 Aspetti generali

Il porto di Ancona è un porto multifunzionale, di rilevanza internazionale. Ai sensi dell'art. 4 della L. n. 84/1994, ricade nella 2^a Categoria, 1^a Classe. È ubicato nella parte più settentrionale dell'omonimo Golfo. Comprende anche il terminale petrolifero di Falconara Marittima, direttamente collegato alla retrostante Raffineria A.P.I. e localizzato a circa 8,0 km a Nord – Ovest del porto stesso.

Il porto di Ancona e il terminale petrolifero di Falconara Marittima, inserito tra i SIN con legge 179/2002, ricadono, rispettivamente, nel territorio dei comuni di Ancona e Falconara Marittima, nella provincia di Ancona. Il comune di Falconara Marittima è situato immediatamente ad Ovest di quello Ancona.

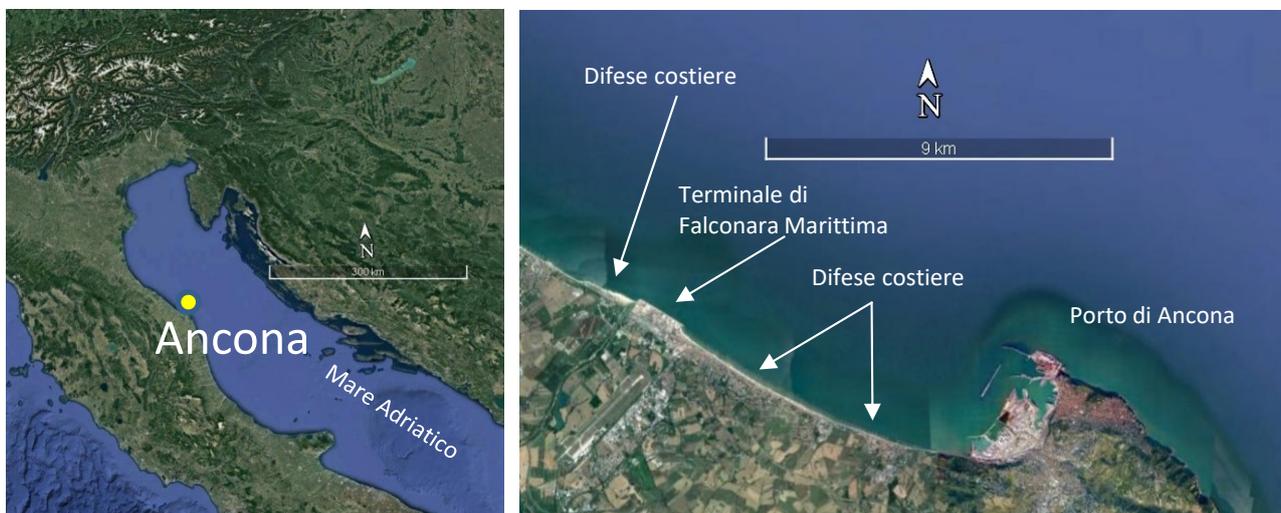


Figura 3-1 Porti di Ancona e Faconara: inquadramento geografico.

Il porto di Ancona si sviluppa lungo il versante Nord-occidentale del promontorio roccioso del Monte Conero, sul quale sorge anche l'omonima città. La parte più antica del porto, riconoscibile dalle geometrie prevalentemente circolari dei suoi bacini, è situata in esatta corrispondenza del centro storico della città. Così come accaduto per l'area urbana, il porto ha conosciuto una più recente espansione verso Sud-Ovest, spingendosi oltre la radice del promontorio. Ad oggi il porto di Ancona presenta quindi uno sviluppo complessivo lungo la costa pari a circa 3,7 km.

La costa posta a Nord-Ovest del porto è bassa e di natura sabbiosa. A partire dal molo di sottoflutto del porto turistico, che delimita ad Est il porto di Ancona, è presente una scogliera radente, posta a difesa della ferrovia, cui fanno seguito una serie di opere di difesa costiere parallele, emergenti e distaccate dalla riva che si spingono a Nord-Ovest del terminale di Falconara, il quale risulta anch'esso completamente protetto da una difesa radente. La fascia costiera interna posta subito a Nord-Ovest del porto turistico costituita da un pendio è stata oggetto nel 1982 di una vasta frana che ha interessato le zone di Borghetto, Posatora e, in parte, delle Torrette provocando ingenti danni alle strutture ed infrastrutture presenti. Le condizioni di instabilità di questo versante che si protende fino al mare, vincolano la possibilità di espansione del porto verso Nord-Ovest.

Come si evince dalla Figura 2-1, dal punto di vista ondametrico, facendo riferimento ad un punto posto a largo, il Porto è esposto a moto ondoso proveniente dal I, dal II e dal IV quadrante. Avvicinandosi alla costa, le onde provenienti dal II quadrante, parzialmente schermate dal Conero, tendono a ruotare per rifrazione verso Est, mentre quelle provenienti dal IV quadrante ruotano leggermente verso Nord. In questo modo la traversia in prossimità del porto si restringe al settore compreso tra tramontana e levante.

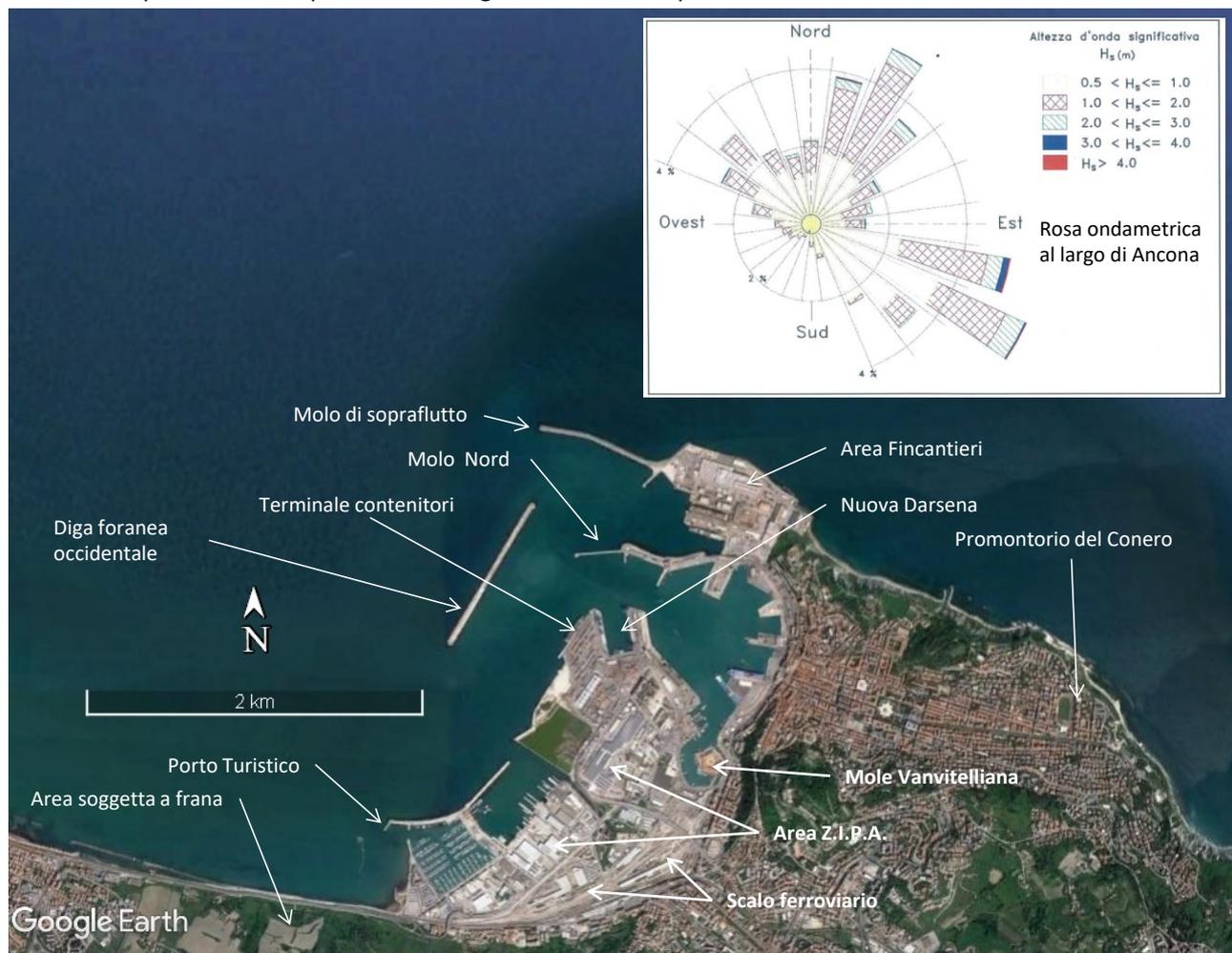


Figura 3-2 Porto di Ancona. Inquadramento generale.

Immediatamente a Sud del porto, si individuano, procedendo da mare verso terra, il complesso produttivo - industriale dell'ex Consorzio delle Zone Imprenditoriali della Provincia di Ancona (ZIPA) e l'area delle Rete Ferroviaria Italiana (RFI). La ZIPA risale al secondo dopoguerra e fu realizzata su di un terrapieno appositamente ricavato dal mare, per consentire lo sviluppo di attività produttive legate al porto. Essa rientrava, inizialmente, nella giurisdizione di un Consorzio che, sciogliendosi, ha ceduto le aree in proprietà ai consorziati. Si estende, complessivamente, su circa 60 ha ed assume una forma stretta ed allungata. Questa area è accessibile da Sud-Ovest dalla strada litoranea che poi diventa via Mattei e sulla quale si attesta un sistema distributivo a pettine. È interrotta al centro dal Fosso Conocchio, in corrispondenza del quale si innesta la SS 681. L'area RFI è incuneata tra la ZIPA e la terraferma e occupa circa 38,5 ha. Ivi si trovano la stazione ferroviaria passeggeri ed uno scalo merci.

Il legame di queste aree con il porto è molto stretto per due ragioni principali:

- a) le attività produttive esercitate nell'area ex ZIPA consistono prevalentemente in attività di cantieristica nautica che hanno progressivamente sostituito attività industriali pesanti, di tipo più tradizionale;
- b) la stazione ferroviaria di Ancona garantisce il collegamento ferroviario del porto alla rete nazionale, sia per il traffico merci che per quello passeggeri (al momento non operativo).

Con riferimento alla Figura 3-3 e alla Tabella 3-1 sono di seguito illustrate le principali opere marittime e a terra costituenti il Porto storico e il Porto commerciale.

Come meglio illustrato nel seguito, il porto di Ancona è formato, procedendo da Nord-Est verso Sud-Ovest, dall'area Fincantieri, dal Porto storico, dal Porto commerciale, dall'area Cantieri nautici e dal Porto Turistico. E' protetto dalla Diga Settentrionale e dalla Diga foranea, mentre l'Area Cantieri Nautici e il Porto storico dispongono di un sistema di protezione proprio.

Il Molo Nord, pressoché orientato in direzione Est-Ovest, è articolato in due tratti non perfettamente allineati tra loro e separati da un moletto lungo circa 40,7 m, non banchinato, con la testata rivolta verso il centro del bacino portuale. Il tratto occidentale del Molo Nord, proteso nel mare per circa 280 m e non banchinato, consiste nella diga di protezione del Porto storico originaria. Il tratto orientale, presso cui è identificato l'accosto 0, è lungo 200 m, con fondale antistante profondo circa 5 m. Questo accosto è dedicato alle unità militari, alle Forze dell'Ordine e ai servizi tecnico-nautici, ai quali sono anche asserviti gli edifici retrostanti. Al fine di garantire una maggiore sicurezza alle manovre di ingresso/uscita dal Bacino del Porto storico è prevista la demolizione dei primi 100 m del suddetto Molo Nord.

Il Molo della Lanterna, orientato in direzione Sud-Ovest e Nord-Est e lungo circa 100 m, separa il Molo Nord dal Molo Clementino, anch'esso con andamento Est – Ovest e lungo 250 m. Il fondale antistante è a quota – 10,00 m s.l.m.m. Presso questo molo è individuato l'accosto 1, destinato alle navi per merci varie. Nell'estremità occidentale di questo Molo, si erge un imponente edificio, sede della Guardia Costiera, dei Vigili del Fuoco e anche della stazione sanitaria edificato sulla base dell'antica Lanterna del porto di Ancona. Il Molo Nord e il Molo Clementino sono delimitati dalle mura storiche del porto che proseguono fino all'accesso a Fincantieri. Pressoché alla radice del Molo Clementino, tramite varco aperto nella suddetta cortina, si accede alla strada esterna al Molo Clementino, protetta da mare tramite una scogliera in massi artificiali.

Il Molo Rizzo, che si allunga verso il centro del porto in direzione SO – NE, è destinato alle merci varie e dispone di tre accosti. Gli accosti 2, 3 e 4 sono lunghi, rispettivamente, 190 m, 120 m e 200 m. Il fondale antistante è a – 10,00 m s.l.m.m. Alle spalle del Molo Rizzo, lungo le mura, si ergono, maestosi, l'Arco Clementino e l'Arco Traiano. Una sistemazione a verde e pedonale valorizza i due monumenti e lo spazio tra loro.

La Calata Guasco congiunge la Darsena S. Primiano al Molo trapezoidale. Questa Calata, presso cui sono individuati gli accosti 5, 6 e 7 ospita le unità dei servizi tecnico nautici, i mezzi navali delle Forze di Polizia e le imbarcazioni espressamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto. L'accosto 7 è utilizzato dalla Fincantieri per l'allestimento delle navi. Tale banchina è stata restituita agli usi portuali a seguito del completamento della banchina allestimenti di Fincantieri, ubicata nella omonima Darsena, ed è in corso di ristrutturazione.

In corrispondenza dell'accosto 6 è presente un imponente edificio adibito ad usi portuali. In posizione arretrata si trovano la sede dell'Istituto Nautico e un'area archeologica, valorizzata dalla presenza della "Casa

del Capitano del porto”, di epoca medievale. Questi elementi stabiliscono una connessione diretta tra il porto e la città, con una delle sue zone più pregiate, quella della Cattedrale di San Ciriaco, di Palazzo Ferretti, dove ha sede il Museo archeologico delle Marche e, ancora più indietro, del Parco del Cardeto.

Il Molo Trapezoidale, o Molo Wojtyla, con gli accosti 8 e 9, è destinato alle navi Ro-Ro e Ro-Pax. L'accosto n. 8 è lungo 125 m con fondale a quota - 8/8,50 m, mentre l'accosto n. 9 è lungo 110 m con fondale a - 9,50 m s.l.m.m. Un complesso di edifici si erge dietro al Molo, tanto da terminare la biforcazione della strada portuale. Questi edifici ospitano attività portuali; uno di essi è sede della Guardia Costiera - Capitaneria di Porto. Qui si trova anche la Cappella della Stella Maris.

Stessa destinazione al traffico Ro-Ro e Ro-Pax caratterizza la Calata San Sauro e il Molo Santa Maria, presso cui sono individuati gli accosti 10, 11, 12 e 13. L'accosto 10 misura 110 m e ha tirante d'acqua di - 6/7 m s.l.m.m. Alle sue spalle si trovano il Magazzino del porto e la Portella Palunci. L'accosto 11 è lungo 150 m con fondale di - 8,50 m s.l.m.m. L'accosto 12 è lungo 80 m e presenta la stessa profondità di fondale del precedente accosto, mentre l'accosto 13 misura 150 m e fondale alla quota di - 10,50 m. Dietro alla Calata San Sauro di trova l'ex Magazzino del Porto (Ufficio Leva).

Presso il Molo Santa Maria si erge l'edificio che ospita la Stazione marittima e la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Verso mare, invece, si erge l'ex edificio della Capitaneria di Porto. Alle spalle di questo Molo, oltre la strada portuale, lungo un ulteriore tratto di mura, sia apre la Portella Santa Maria (o della Dogana) e si erge il Magazzino del porto (ex-Scuola Marinara) attigua alla Loggia dei Mercanti che, però, ricade in ambito urbano.

Il Molo XXIX settembre, accosti 15 e 16, e la Calata Chio, accosto 17, concludono il Porto storico. L'accosto 15 è lungo 200 m, con fondale a - 10,50 m; l'accosto 16 è lungo 120 m e presenta la stessa profondità di fondale. L'accosto 17, infine, è lungo 200 m ed ha tirante d'acqua a - 6/7,00 m s.l.m.m.

Alle spalle di questa Calata, verso la Mole Vanvitelliana, si trova Porta Pia. Lungo la banchina che cinge la Mole Vanvitelliana a Sud-Ovest, ormeggiano la flotta peschereccia e le unità da diporto. Nelle aree a terra attigue alla Mole Vanvitelliana, sede, quest'ultima, tra l'altro, del Museo Tattile Statale Omero, si trovano il Mercato Ittico e altre strutture per la vendita del pescato, le strutture della ex Fiera di Ancona in parte già adibite ad usi diversi, portuali ed urbani, oltre all'edificio che ospita l'Istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine (CNR IRBIM).

Il Molo Sud, se dal punto di vista fisico chiude il Porto storico ad Ovest, da quello operativo già rientra nel Porto commerciale. È sede degli accosti 18, 19, 20 e 21, rispettivamente lunghi, 110 m, 80 m, 170 m e 170 m. La profondità del fondale antistante varia da - 5/6,00 m a - 10,00 m s.l.m.m. Questi accosti, ad esclusione dell'accosto 18 per il naviglio minore, sono destinati alle navi porta rinfuse (cemento, cereali, rinfuse agricole alimentari e prodotti derivati).

Gli accosti 22, 23, 24 e 25 sono identificati presso la Nuova Darsena e sono lunghi, rispettivamente, 200 m, 265 m, 150 m e 260 m, con fondale antistante a -12,50 m s.l.m.m. la banchina 22 e a - 11,00 m s.l.m.m. le restanti banchine. Questi accosti accolgono navi porta contenitori e navi merci varie. Anche l'accosto 26 ricavato lungo la Banchina Rettilinea è destinato al traffico contenitori e merci varie e il fondale antistante è previsto dal PRP vigente che raggiunga la quota di -14,00 m s.l.m.m.

Nelle aree a terra retrostanti sono presenti alcuni edifici, primo fra tutti l'ex Carbonile che, cessata la sua funzione originaria (stoccaggio del carbone destinato ad alimentare la centrale elettrica di Terni) è stato di recente adibito ad attività logistiche.

Si riporta nel seguito un'immagine indicante gli accosti precedentemente descritti e una tabella di sintesi delle informazioni sopra riportate.

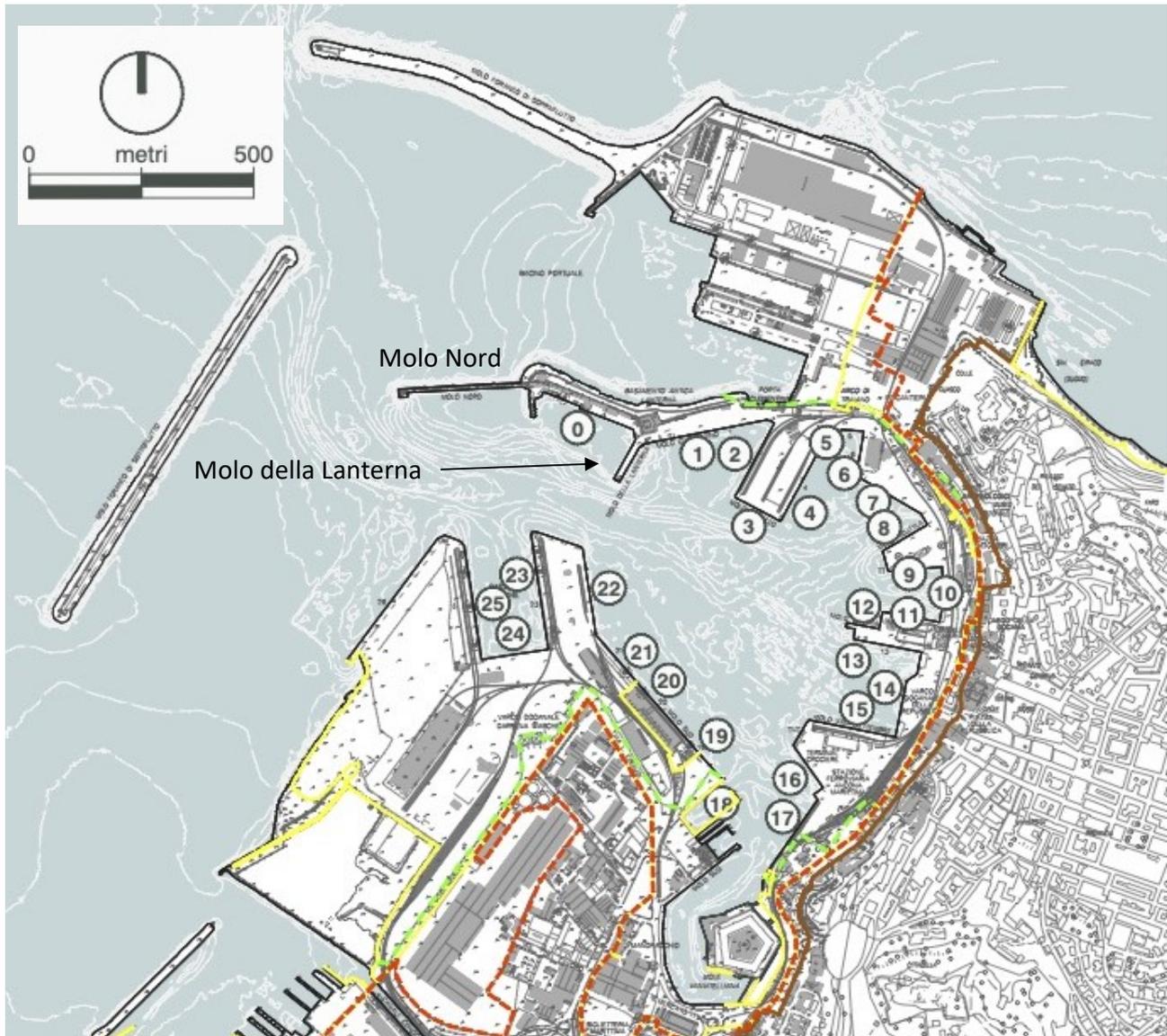


Figura 3-3 Porto di Ancona. Principali opere marittime del Porto storico e del Porto commerciale

Tabella 3-1 Caratteristiche delle principali Opere Marittime del Porto storico e commerciale.

Accosto n.	Nome	Lunghezza (m)	Fondale (m s.l.m.m.)	Destinazione*
	PORTO STORICO			
0	Molo Nord	200	-5,00	Marina Militare
1	Molo Clementino	250	-10,00	Navi da carico con merci non polverose e navi da passeggeri/traghetti (area tecnica ubicata verso testata). E' accordata la precedenza alle navi da carico.
2	Molo L. Rizzo	190	-10,00	Navi con qualsiasi tipo di merce.
3	Molo L. Rizzo	120	-10,00	Navi con qualsiasi tipo di merce.
4	Molo L. Rizzo	200	-9,00/10,00	Navi con qualsiasi tipo di merce.
5	Darsena San Primiano	100	-9,00/10,00	Di massima riservata alle unità dei servizi tecnico nautici, ai mezzi navali delle Forze di Polizia e ad imbarcazioni espressamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto.
6	Darsena San Primiano	100	-9,00/10,00	Unità militari.
7	Calata Guasco	170	-9,00/10,00	Fincantieri – allestimento navi.
8	Molo Wojtyla	125	-10,00	Navi da passeggeri/traghetti.
9	Molo Wojtyla	110	-8,00	Navi da passeggeri/traghetti.
10	Calata San Sauro	110	-6,00/7,00	Navi da passeggeri/traghetti.
11	Molo Santa Maria	150	-8,00/9,00	Navi da passeggeri/traghetti.
12	Molo Santa Maria	80	-8,00	Navi da passeggeri/traghetti.
13	Molo Santa Maria	150	-9,00/10,00	Navi da passeggeri/traghetti
14	Calata Repubblica	195	-9,00/10,00	Navi da passeggeri/traghetti; navi militari.
15	Molo XXIX settembre	200	-10,00/11,00	Navi con merci non polverose, con esclusione delle navi con carico tronchi – Unità da crociera**
16	Molo XXIX settembre	120	-10,00	Navi da passeggeri/traghetti.
17	Calata Chio	200	-6,00/7,00	Naviglio minore.
	PORTO COMMERCIALE			
18	Molo Sud	110	-5,00/6,00	Naviglio minore.
19	Molo Sud	80	-9,00	Navi da carico e naviglio minore
20	Molo Sud	170	-10,00	Navi con cemento i cereali/rinfuse agricole alimentari e prodotti derivati.
21	Molo Sud	170	-10,00	Navi con cereali/rinfuse agricole alimentari e prodotti derivati; navi con qualsiasi tipo di merce. E' accordata la precedenza alle navi con cereali e rinfuse agricole alimentari e prodotti derivati.
22	Molo Sud	200	-12,50	Navi con cereali/rinfuse agricole alimentari e prodotti derivati; navi con qualsiasi tipo di merce. E' accordata la precedenza alle navi con cereali e rinfuse agricole alimentari e prodotti derivati.
23	Nuova Darsena	265	-11,00	Navi porta contenitori.
24	Nuova Darsena	150	-11,00	Navi con qualsiasi tipo di merce.
25	Nuova Darsena	260	-11,00	Navi con qualsiasi tipo di merce.
26	Darsena Marche	250	-14,00	Navi porta contenitori/merci varie

In questo contesto numerosi sono i beni di interesse storico artistico ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e nella porzione di territorio comunale posta nelle immediate vicinanze del porto, come indicato nella Figura 2-4.

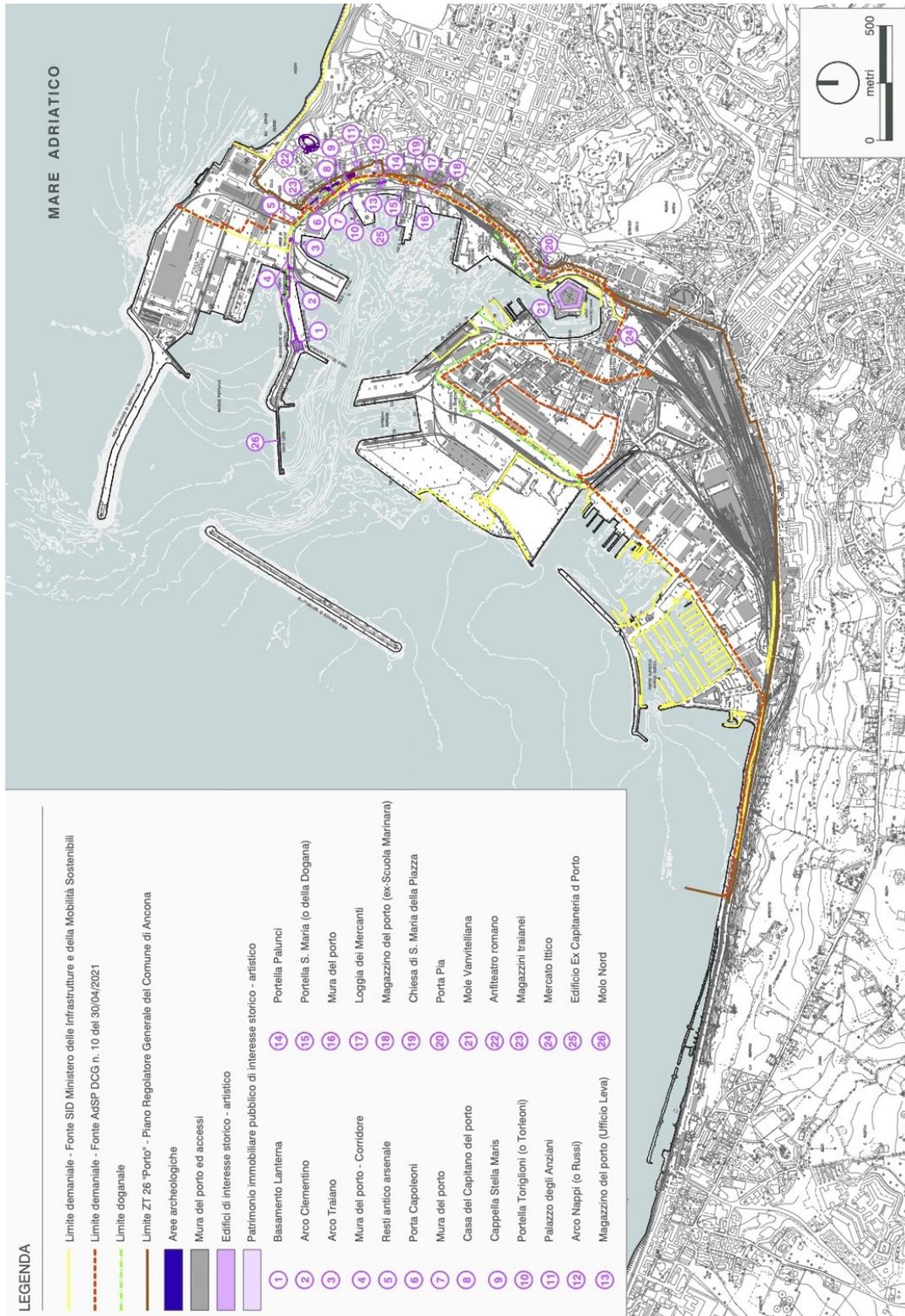


Figura 3-4 Porto di Ancona. Beni di interesse storico e artistico ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'AdSP.



Figura 3-5 Terminale petrolifero di Falconara Marittima.

Il Porto di Falconara Marittima è interamente a servizio della raffineria API. Il Porto non è protetto da opere foranee. Il terrapieno non è banchinato ma è protetto da una difesa radente.

L'unico accesso a terra è fornito da un pontile, lungo 1385 m, che si sviluppa su fondali di profondità variabili tra i 5 e gli 9 m dove ormeggiano rinfusiere liquide che trasportano greggio e prodotti petroliferi raffinati.

Il Porto include due ormeggi in mare aperto anch'essi destinati al trasporto di prodotti petroliferi di cui quello posto più a largo è costituito da una piattaforma mono-ormeggio posta a 16 km dalla costa, su fondali di circa 30 m.

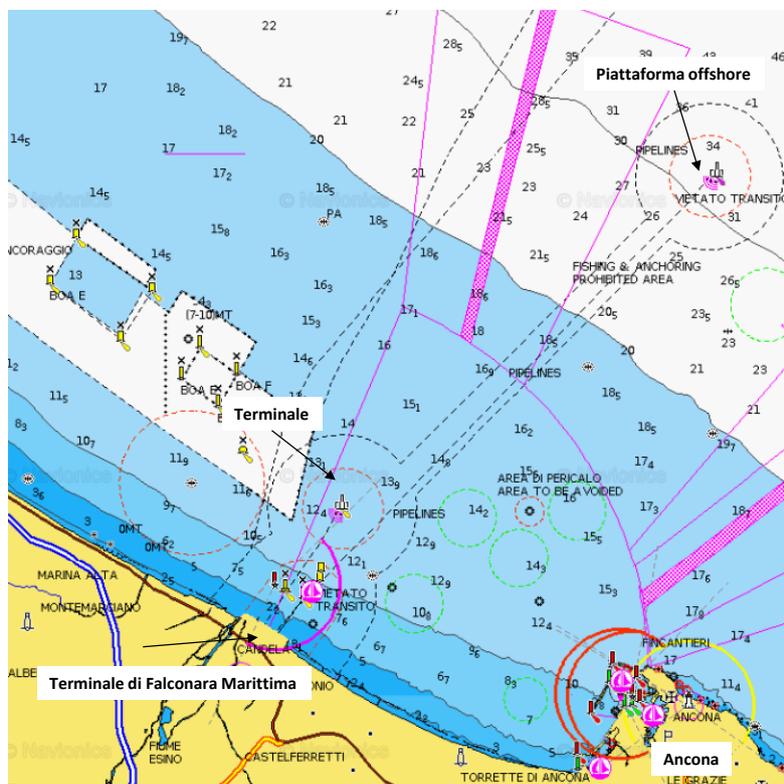


Figura 3-6 Terminale petrolifero di Falconara Marittima.

3.1.2 Ambito portuale

L'ambito portuale di Ancona è definito con riferimento alla Variante del Piano Regolatore Portuale approvata con DM del 14/07/1988, successivamente perfezionata tramite numerosi Adeguamenti Tecnico Funzionali e Varianti localizzate predisposte nel tempo intercorso dall'Autorità di Sistema Portuale (Rif. Allegato 4 – Pianificazione portuale vigente e relativi stati di attuazione e riferimento).

Come accennato, il porto di Ancona, protetto a Nord e a Nord-Ovest, rispettivamente, dalla Diga settentrionale e dalla Diga foranea, è formato da una serie di bacini e dal complesso di aree a terra che gli si sviluppano intorno. La sua configurazione, fortemente articolata, è il risultato dell'accostamento progressivo di numerose strutture, parte delle quali di origine molto antica. Il processo storico di formazione dell'infrastruttura ha subito una forte accelerazione nell'ultimo secolo.

Le strutture portuali, ottenute tramite imbonimento dello specchio acqueo antistante la città di Ancona, si sviluppano lungo due direttrici. Sulla direttrice Nord-Sud poggiano i due bacini circolari del Porto storico e della Mole Vanvitelliana, ma anche Fincantieri. Lungo la direttrice NE – SO, invece, si susseguono il Porto commerciale, la Darsena della cantieristica nautica e il Porto turistico, queste ultime di forma quadrangolare. La **Mole Vanvitelliana**, la darsena su cui affaccia e le aree retrostanti fino alla radice del Molo Sud fungono da cerniera, elemento di congiunzione tra le due direttrici e le relative strutture portuali. Si ritiene che questa area funzioni da cerniera anche nel rapporto tra il porto e la città, in quanto luogo di scambio dove queste due realtà si incontrano e sovrappongono (Figura 3-7 Ambito portuale).

Nel complesso, dunque, il porto di Ancona è formato da:

- l'**area Fincantieri**, ubicata nell'estremità settentrionale dell'infrastruttura, che dispone di bacino e terrapieno dedicati, allineati lungo un asse ideale orientato in direzione NO-SE. Qui ha sede uno dei principali cantieri navali italiani;
- il **Porto storico**, che si sviluppa attorno al bacino circolare di cui si è detto, tra il Molo Nord e la Banchina da Chio. Si tratta della parte più antica dell'infrastruttura, ubicata in corrispondenza del centro storico della città. Il Porto storico, presso cui è individuata una delle due aree doganali portuali è principalmente sede dei traffici Ro-Ro e Ro-Pax;
- l'**area del Mandracchio**, che circonda la Mole Vanvitelliana, ospita una consistente flotta peschereccia e gli edifici per la vendita del pescato. La Darsena della Mole Vanvitelliana è direttamente connessa al bacino del Porto storico;
- il **Porto commerciale**, che è formato dalle opere a mare e a terra comprese tra il Molo Sud e la foce del Conocchio, ossia dalle banchine della Nuova Darsena, dalla Banchina Rettilinea in fase di completamento e dalle aree retrostanti. La zona Sud-occidentale è occupata da una vasca di colmata mentre, più indietro, si estendono le aree ex ZIPA recentemente acquisite dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. La vasca di colmata, parzialmente riempita, sarà trasformata in piazzale solo successivamente al dragaggio delle aree portuali i cui sedimenti è previsto che vengano qui conferiti. Il Porto commerciale, interamente ricadente in ambito doganale, è sede dei traffici contenitori, merci varie e rinfuse.
- la **area dei Cantieri nautici**, ad Ovest della foce del Conocchio, che protegge i travel lift in uso alle aziende che insediate nell'area dell'ex Consorzio ZIPA. Questa Darsena è protetta ad Ovest da una scogliera pressoché allineata alla Banchina Rettilinea con la quale forma l'imboccatura rivolta verso Nord.

- Il **Porto Turistico** (Marina Dorica), nell'estremità occidentale della infrastruttura, costituisce una unità funzionale a sé stante, interamente dedicata al diporto nautico, essendo formato da una darsena protetta da una diga che costituisce il prolungamento della scogliera dalla Darsena della cantieristica nautica, ed accessibile da mare da Ovest. Questa darsena è banchinata ed attrezzata con pontili per l'ormeggio delle unità da diporto. La Marina Dorica ospita circa 1.300 unità da diporto e la l.f.t. massima delle unità da diporto che possono accedervi è di circa 20 m.

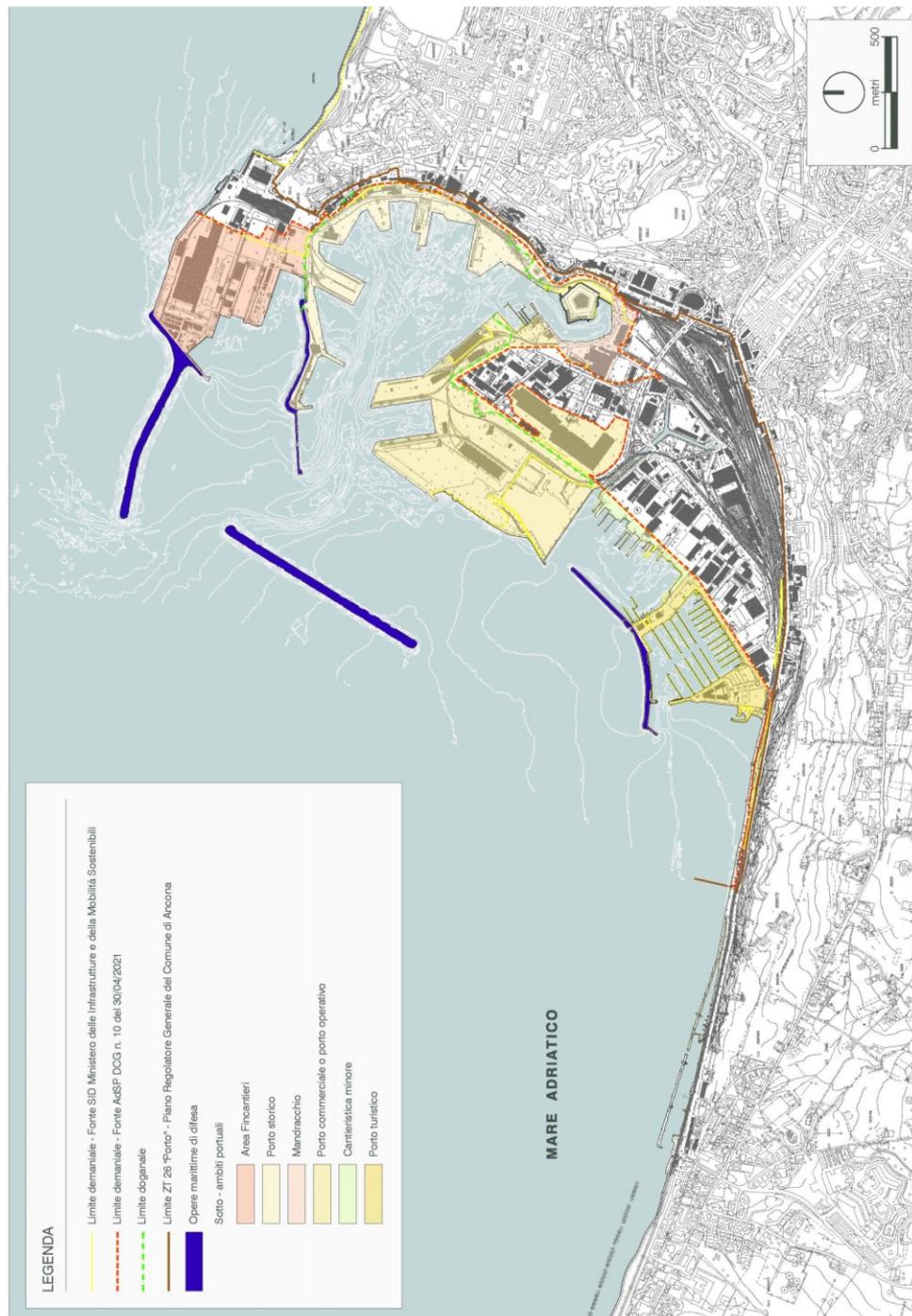


Figura 3-7 Porto di Ancona. Ambito portuale.

Con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 10 del 30/04/2021, intitolata “Determinazione limiti circoscrizioni territoriali portuali e ambiti portuali di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale”, si è proceduto con “le prescritte implementazioni cartografiche del SID e le conseguenti comunicazione al Ministero Vigilante” definendo la circoscrizione territoriale del porto di Ancona. La determinazione di tale circoscrizione territoriale è stata effettuata sulla base del D.M. 06/04/1994 istitutivo dell’Autorità Portuale di Ancona e dal DPCM 21/12/1995, il cui *abstract*, al numero ordine 05, identifica il **porto di Ancona** con il “**Litorale compreso tra l’inizio del territorio comunale lato Nord e il colle Guasco**”.

Dalla circoscrizione territoriale sopra indicata sono escluse le aree demaniali e i prospicienti specchi acquei contigui al porto, ubicati a Nord-Ovest, oltre al litorale antistante la località Torrette, adibiti ad attività turistico ricreative.

La circoscrizione territoriale portuale di Ancona di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, dunque, è formata da aree demaniali marittime cui si aggiungono le aree acquisite di recente nella proprietà dalla suddetta Autorità.

In questo contesto le aree doganali sono due: la prima comprende la parte più antica del porto ed è accessibile da due varchi, uno posto in corrispondenza di Piazza della Repubblica, l’altro prossimo alla Banchina da Chio, perciò chiamato varco da Chio; la seconda, nel Porto commerciale, comprende tutto il fronte banchinato sud-occidentale del porto e le relative aree a terra, incluso il Molo Sud. Questo è accessibile da un unico varco ubicato lungo via Einaudi.

La Deliberazione n. 10 del 30/04/2021 si riferisce al D.P.C.M. 21/12/1995 anche per il **porto di Falconara Marittima** individuandolo con numero ordine 04 nel “**Litorale compresa tra la foce del fiume Esino e il confine con il comune di Ancona**”.

3.1.3 Accessibilità marittima

L’esposizione ondometrica media annuale del Porto di Ancona è riportata in Figura 3-2. La traversia principale del porto è costituita dal moto ondoso proveniente da Grecale. Il porto è naturalmente ridossato dal moto ondoso proveniente dal II quadrante. La nuova Diga foranea settentrionale è deputata alla protezione dal moto ondoso di provenienza Nord-orientale. Il sistema di opere esterne di protezione è integrato dalla Diga foranea occidentale, rettilinea e lunga circa 980 m, antistante il Porto commerciale.

L’imboccatura portuale principale (con fondali attuali di circa -13,0 m sul l.m.m. e previsione di dragaggio sino a - 14,00 m s.l.m.m.) è delimitata dalla testata della Diga foranea settentrionale e dall’estremità settentrionale della Diga foranea occidentale, il suo asse è parallelo alla direttrice E-W e presenta una larghezza pari a circa 450 m. A Sud della Diga Foranea Occidentale è presente una seconda imboccatura portuale non adeguata alle navi commerciali per i fondali che la caratterizzano (circa -6,0 ÷8,0 m sul l.m.m.).

Come già accennato, lo specchio acqueo su cui insiste il porto di Ancona allo stato attuale è così articolato:

- lo specchio acqueo della Darsena Fincantieri;
- il bacino Porto storico;
- lo specchio acqueo della Nuova Darsena;
- il bacino antistante la Banchina Rettilinea;
- lo specchio acqueo della Darsena dei cantieri nautici;
- il bacino della Marina Dorica (Porto Turistico).

Si ricorda che, data la complessità delle manovre di ingresso/uscita dal Bacino del Porto storico, è prevista la demolizione di 100 m del Molo Nord.

La disposizione delle opere esterne e interne di difesa del porto, se da un lato non favorisce l'accessibilità, dall'altro continua a non garantire per ogni area del bacino condizioni ideali di riparo dal moto ondoso, tali da assicurarne l'operatività con continuità durante l'anno. Si rappresenta che, nonostante debbano essere ancora completate le opere di difesa previste dal PRP vigente (2° fase OOMM – 2° stralcio – 4a fase), presso la banchina 26 viene comunque regolarmente svolta l'attività di carico/scarico dei contenitori.

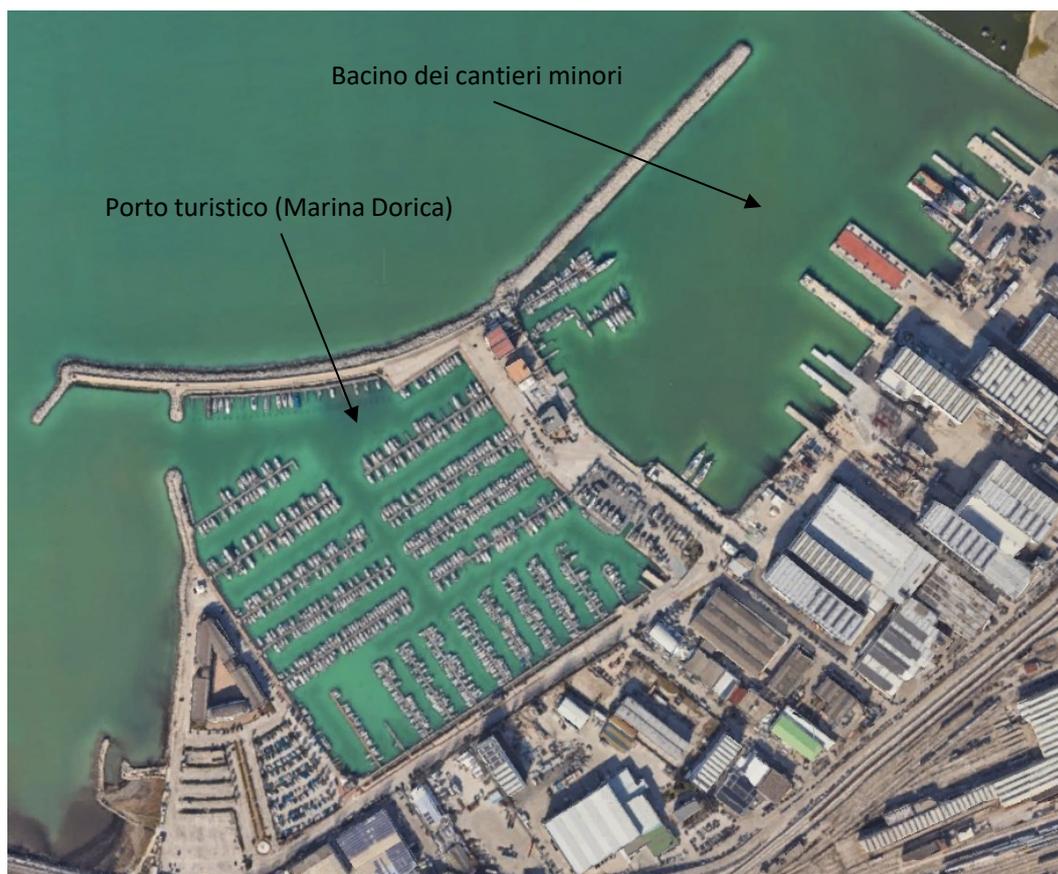


Figura 3-8 Dettaglio area porto turistico e "cantieri minori"

Il porto turistico (Marina Dorica) e l'ampia area cantieristica attigua si localizzano, invece, in posizione del tutto indipendente dal resto del complesso portuale, all'estremo Sud-occidentale di quest'ultimo. La darsena turistica, caratterizzata da una geometria sostanzialmente quadrangolare, gode di un sistema proprio di opere di protezione esterna dal moto ondoso, costituito da una diga sopraflutto e sottoflutto. Si rappresenta che il porto turistico è affetto da un problema di insabbiamento ricorrente che sarà risolto tramite la realizzazione delle opere di difesa in corso di approvazione nell'ambito del progetto di adeguamento della linea ferroviaria all'Alta velocità (riempimento Lungomare Nord) con studio dell'imboccatura portuale.

L'imboccatura del porto turistico, rivolta ad Est, garantisce la separazione del traffico diportistico da quello commerciale. L'area cantieristica dedicata alle unità da diporto (spesso identificata come area "cantieri minori"), oltre a godere di una stretta connessione con la suddetta darsena turistica, può disporre di uno specchio acqueo dedicato, su cui insistono i diversi bacini travel-lift e la cui protezione dal moto ondoso è

garantita da una ulteriore diga in massi naturali, posta in continuità con quella sopraflutto dell'adiacente bacino turistico. Ne risulta che il bacino a servizio della cantieristica navale da diporto è dotato anch'esso di un'imboccatura indipendente. L'imboccatura del porto turistico ha problemi di insabbiamento, tali da richiedere periodici interventi di dragaggio per mantenere i fondali a quote intorno ai -4 m s.l.m.m.

3.1.4 Accessibilità e collegamenti terrestri di ultimo miglio

La viabilità stradale a servizio dell'area portuale è formata da una unica strada lungo la banchina verso il porto Storico e un reticolo viario di diverse strade che permettono spostamenti sia verso il cosiddetto Porto Commerciale sia per assicurare l'accesso alle altre parti dell'area portuale e retroportuale. In particolare, la strada si sviluppa lungo tutto il suo percorso con una sezione a due corsie, una per senso di marcia. All'interno del Porto Storico, la strada si sviluppa dietro le banchine e i moli ed inizia pressoché all'altezza del Molo Nord e prosegue verso sud, fino alla Mole Vanvitelliana, risultando, in questo tratto, interna all'area doganale settentrionale.

Assecondando l'andamento della darsena che racchiude la Mole Vanvitelliana, la stessa strada finisce in una rotatoria da cui partono due strade. Una costituisce la viabilità a servizio del Porto Commerciale che poi si ricongiunge a via Einaudi mentre un'altra rappresenta il collegamento con un'altra rotatoria tra via Mattei e via Einaudi da cui si raggiunge la viabilità per uscire dall'area portuale. In entrambi i casi, la viabilità è ad unica carreggiata con due corsie, una per senso di marcia. Via Einaudi permette di raggiungere l'area limitrofa alle banchine 19, 20 e 21 e poi si riconnette al lungomare della zona industriale, in corrispondenza del secondo varco doganale di accesso all'area di stoccaggio e carico/scarico dei contenitori. Il lungomare si connette con il viadotto della SS 681 e con una rampa che invece la collega con via Mattei. Quest'ultima rappresenta la viabilità di accesso all'area portuale in quanto si sviluppa fino a raggiungere la strada costiera (via Flaminia), superando in sopraelevazione l'attraversamento dei binari ferroviari.

La complanare a via Mattei invece permette sia di raggiungere le aziende attive nella cantieristica sia la viabilità di ingresso al porto turistico Marina Dorica. A completare la viabilità in questa area bisogna inoltre richiamare la SS681, asse attrezzato del porto di Ancona, che collega la zona industriale del porto con la città, innestandosi su via Marconi tra la stazione e il centro storico. La strada ha un tracciato assimilabile a quello di un'autostrada, con una doppia carreggiata e 2 corsie di marcia per direzione, in quanto nel progetto originale – poi accantonato – doveva collegare il porto con il casello Ancona sud dell'A14.

Fulcro fondamentale per il traffico in accesso al porto è un complesso nodo di scambio, organizzato con una rotatoria, che consente la connessione diretta della strada portuale proveniente da nord con via Mattei, l'Asse Attrezzato e via Einaudi. Questo nodo di scambio, di fatto, ha introdotto una cesura nelle aree ex ZIPA, sancendo la vocazione portuale di quelle orientali che si "incuneano" nel Porto commerciale e intorno alla quale corre via Einaudi (esempio ex area Tubimar). La vocazione portuale di queste aree è stata fortemente sostenuta anche dal processo di progressiva dismissione delle attività industriali tradizionali, ivi svolta.

Volendo soffermare l'attenzione sulle aree a parcheggio, va sottolineata una diffusa carenza, sia di quelle ad uso degli operatori portuali, sia di quelli a servizio degli accosti, con particolare riferimento, agli accosti Ro-Ro e Ro-Pax. Nel Porto Storico, focalizzando l'attenzione sulla prima tipologia di parcheggi, la maggior parte è ricavata lungo la viabilità stradale. A questi si aggiungono quelli che configurano delle vere e proprie zone per la sosta auto, una posta in corrispondenza del Molo Trapezoidale, un'altra presso il Molo Santa Maria.

La rete viaria principale a servizio del porto di Ancona è costituita dall'Autostrada A14 Adriatica Bologna-Bari-Taranto che permette il collegamento sia verso Bologna, il Nord Italia ed il Centro Europa sia verso le altre regioni costiere adriatiche del Centro e Sud Italia. Ulteriori collegamenti viari principali sono la variante di Ancona della SS 16 Adriatica, che allontanandosi dal centro urbano di Falconara Marittima, riceve la SS 76 della Val D'Esino proveniente da Fabriano e Perugia e funge poi da variante di Ancona. A sud della città, tramite una breve ulteriore variante, la strada riprende il tracciato originario in corrispondenza del casello Ancona Sud-Osimo dell'A14. Attraverso la SS76 è possibile infine raggiungere il casello sull'Autostrada A14 di Ancona Nord - Jesi.

Il collegamento tra l'area portuale e la rete stradale primaria risulta particolarmente complicato. Innanzitutto, è importante sottolineare che la posizione del porto di Ancona, pienamente ubicato nel centro urbano, richiede l'attraversamento di aree abitate dove si registra un notevole traffico veicolare legato alla mobilità in area urbana. Inoltre, il problema è accentuato dal fatto che il percorso di accesso è sostanzialmente uno solo sia per i veicoli diretti a nord sia per quelli diretti a sud, ed è caratterizzato da un considerevole traffico di veicoli pesanti e veicoli leggeri, tenuto conto che rappresenta il più rapido accesso alla città per chi proviene da nord. In particolare, il percorso si sviluppa attraverso la strada costiera via Flaminia per poi usare via Conca, attraversando l'area delle Torrette e finalmente incrociare la tratta urbana della SS16. Il percorso si sviluppa sempre con viabilità ad unica carreggiata e due corsie per senso di marcia.

Per quanto riguarda gli interventi in corso o programmati (fonte ANAS e AP), sono previsti l'ampliamento a 4 corsie della variante di Ancona della SS16 tra Falconara – Baraccola e il collegamento del porto di Ancona alla grande viabilità. Il primo intervento, nel tratto compreso tra Falconara e Torrette di Ancona, è ormai in corso di realizzazione visto che i primi cantieri sono partiti durante l'estate del 2021. I lavori riguardano una tratta di circa 7,2 km e dovrebbero durare circa 3 anni.

Il secondo intervento è in corso di approvazione e prevede la realizzazione di un nuovo collegamento viario, di estensione pari a circa 3,5 km, tra via Mattei e la SS 16 all'altezza della frazione di Torrette, in corrispondenza del tratto della statale per la quale Anas ha in corso di esecuzione i lavori di raddoppio, da 2 a 4 corsie, finanziati nell'ambito del Contratto di Programma 2016-2020. Per fare "spazio" alla nuova infrastruttura è previsto lo spostamento della via Flaminia lungo il mare per un tratto di 1,8 km. La complessiva soluzione infrastrutturale prevede, oltre al collegamento stradale con la rotonda di Torrette sulla statale 16 e allo spostamento della Flaminia, lo spostamento verso mare del tracciato ferroviario, ottenuto tramite il riempimento con un terrapieno di una fascia di litorale (progetto RFI "Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria"). Il progetto adotta un tracciato, risultato di un adattamento alle problematiche geomorfologiche presenti, suddiviso in due tratti distinti: un primo tratto parallelo alla costa che è di fatto un adeguamento in sede della strada esistente (via Flaminia), in cui non vi sono mutazioni apprezzabili dello stato attuale e di conseguenza alterazioni alla stabilità del pendio attuale; un secondo tratto in cui si attraversa la zona al confine ovest della frana di Ancona adottando dei raggi di curvatura al limite consentito dalla normativa pur di limitare l'interferenza con la zona cartografata dal PAI.

La rete ferroviaria a servizio del porto di Ancona è la linea ferroviaria Adriatica che collega Bologna con Bari. I collegamenti ferroviari esistenti sono quelli verso nord (Bologna e Milano), verso ovest (Roma) e verso sud

(Pescara, Bari e Lecce). Altri collegamenti, di carattere regionale, si sviluppano sulla linea per San Benedetto del Tronto e Pescara, sulla linea verso Rimini e Bologna, e sulla linea verso Fabriano, Foligno, Terni e Roma.

La stazione di Ancona Centrale è la stazione principale di Ancona, posizionata a circa 1,5 km dal centro cittadino, ed è ubicata sulle linee Ancona – Bologna ed Ancona – Pescara, oltre ad essere capolinea della linea per Roma. La stazione e gli impianti ferroviari limitrofi si trovano a ridosso del confine con l'area portuale facilitando così il collegamento ferroviario verso lo scalo portuale attraverso dei raccordi ferroviari di ridotta lunghezza. Nel dettaglio, si possono distinguere tre differenti raccordi verso il porto. Il primo raccordo parte dalla stazione di Ancona Centrale ed è utilizzato solo dai treni passeggeri per raggiungere la stazione di Ancona Marittima. Tale ultima stazione, situata all'interno del porto, era interessata da un discreto traffico con treni di carattere regionale che facilitavano l'accesso verso il centro storico e i vari poli di attrazione presenti nel porto vecchio (stabilimento Fincantieri, Istituto Nautico, etc.). La stazione e il servizio attualmente non sono più operativi ma il raccordo non è stato dismesso ad eccezione della linea aerea e il fascio binari della stazione è ancora presente nell'area di fronte alla banchina 15. Il transito dei treni ha sempre rappresentato un ostacolo ai traffici stradali del porto in quanto il raccordo che porta a tale stazione è molto lento (velocità massima intorno ai 15 Km/h) e presenta interferenze con la viabilità stradale (tre passaggi a livello, di cui uno senza barriere).

Il secondo raccordo, invece ancora operativo, è dedicato esclusivamente al trasporto merci e staccandosi dal fascio merci della stazione centrale di Ancona, con una asta di manovra di circa 470 m, raggiunge il Porto commerciale costeggiando la stessa via Mattei e il Fosso Conocchio lato terra e lo penetra all'altezza della vasca di colmata. Il fascio binari attuale è composto da 5 binari a servizio delle banchine del Porto Commerciale, della lunghezza di 250-300 m. La ridotta lunghezza del fascio di binari impone, in caso di colonna di carri in arrivo più lunga di 257 m, una movimentazione e una divisione in più blocchi del treno sui binari del terminal, incidendo notevolmente sui tempi di carico/scarico che attualmente si attestano intorno alle 5 ore per convoglio.

L'Autorità portuale ha sviluppato, con il cofinanziamento della Regione Marche, un intervento di riqualificazione del fascio binari esistente che, ormai, è in fase avanzata di progettazione. L'intervento prevede l'estensione dei binari ferroviari fino alla lunghezza di 550 metri e la necessaria modifica della viabilità interna del porto e del terminal commerciale oltre che il riposizionamento del varco doganale e dei controlli di sicurezza per l'accesso al terminal. L'intervento ha l'obiettivo di consentire l'arrivo e la partenza dei treni e la composizione dei convogli direttamente nel terminal commerciale del Porto di Ancona. In questo modo potrebbero partire efficienti servizi intermodali per il trasporto di semirimorchi con l'obiettivo strategico di rafforzare il collegamento marittimo con il porto di Igoumenitsa al fine di potenziare i servizi dell'Autostrada del Mare Adriatico che collega l'Europa Centrale ed Occidentale con il Mediterraneo Sud-Orientale.

Il terzo raccordo parte sempre dal fascio binari della stazione centrale di Ancona, attraversando l'area del Mandracchio e prosegue nel Porto Storico spingendosi fino al Molo XXIX settembre. Anche in questo caso il raccordo non è attualmente operativo.

3.1.5 Valutazione Rischio d'Area

3.1.5.1 Sorgenti di rischio

Il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) del Porto di Ancona redatto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale fornisce un prezioso quadro conoscitivo per la valutazione del rischio dell'area portuale di Ancona. Il Rapporto identifica e descrive i potenziali scenari incidentali che potrebbero verificarsi all'interno dei confini demaniali del porto e contiene un'analisi di compatibilità territoriale elaborata con i criteri del D.M. 09.05.2001³⁰. Il Rapporto non comprende il porto della raffineria API di Falconara Marittima che è un sito assoggettato al D.Lgs 105/2015 (Direttiva "Seveso" sulla prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti).

Le potenziali sorgenti di rischio, i cui effetti di danno possono coinvolgere aree estese, sono sostanzialmente riconducibili alla presenza di sostanze classificate come pericolose (infiammabili, esplosive, comburenti, tossiche), in quantità significative, e di cosiddette attività *a rischio di incidente rilevante*. D'altra parte, l'esperienza storica di incidenti verificatisi in aree portuali segnala che i più numerosi e gravi hanno avuto origine e/o hanno coinvolto sostanze e merci pericolose rientranti nell'ambito di applicazione del D.Lgs 105/2015³¹.

Con riferimento a Falconara, oltre al terminale petrolifero, l'API ha un SPM (Single Point Mooring) a circa 16 km a largo, su un fondale di circa 30 m, in corrispondenza del quale nel 2008 fu ipotizzata la realizzazione di una FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) per lo stoccaggio e la rigassificazione di Gas naturale Liquefatto. Si tratta di installazioni che attualmente suscitano grande interesse a causa dei problemi e delle difficoltà di approvvigionamento di gas naturale che si stanno prospettando.

Nel RISP del Porto di Ancona sono stati valutati gli impatti verso l'esterno generati dalle attività presenti dentro il perimetro del demanio marittimo. Sono state considerate anche attività esterne al demanio per verificare se esse hanno impatti che si estendono all'area portuale; in particolare sono state prese in esame le attività situate nell'area produttiva Z.I.P.A. (Zona Industriale Provincia di Ancona).

Sono stati anche considerati gli scenari ascrivibili alla detenzione e movimentazione di merci pericolose in container, alla movimentazione di granaglie e alla fumigazione; questi casi riguardano attività non soggette agli obblighi del D.Lgs 105/2015 sebbene interessate da sostanze classificate come pericolose in base ai criteri del decreto citato³².

L'approccio del RISP, che sceglie di concentrare l'attenzione laddove ci sia un coinvolgimento di sostanze, è ampiamente giustificato dall'esperienza storica incidentale di aree portuali nazionali e internazionali, come osservato all'inizio del presente paragrafo. Lo stesso RISP ricorda che il 62% di incidenti nei porti di tutto il mondo ha riguardato merci che rientrano nell'ambito di applicazione delle disposizioni di legge sulla prevenzione dei rischi di incidente rilevante e, particolarmente, idrocarburi (petrolio, GPL, nafta, etc). In particolare, si rileva che la maggior parte di essi, pari a circa l'82%, si è verificata durante le attività di carico e scarico dalle navi; questo tipo di operazioni nel porto di Ancona non riguarda il trasferimento di idrocarburi o di sostanze pericolose verso stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

³⁰ D.M. 09.05.2001 - Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante

³¹ D.Lgs 105/2015 - Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose

³² In tali attività non sussistono le altre condizioni che, insieme alla presenza di sostanze classificate come pericolose (cioè rientranti nei criteri di classificazione o nell'elenco nominativo dell'Allegato 1 al D.Lgs 105/2015), determinano l'assoggettamento (in particolare, superamento delle soglie quantitative limite per singolo gestore) alle disposizioni del D.Lgs 105/2015.

Per altre attività svolte in area portuale, quali cantieristica di Fincantieri, bunkeraggio presso Molo Rizzo, manutenzione dei container presso la Nuova darsena, distributori fissi di carburante, non sono state approfondite analisi quantitative dettagliate, in quanto non costituiscono centri di pericolo significativi o per l'assenza di sostanze pericolose o perché i rischi ad esse associati possono avere effetti verosimilmente circoscritti alle sorgenti che li originano.

Lo stabilimento della SOL S.p.A. è l'unica realtà industriale soggetta agli adempimenti previsti dal D.Lgs. 105/2015 che si trova nell'area d'interesse del RISP ma è ubicata all'esterno dei confini demaniali del porto di Ancona.

Lo stabilimento SOL S.p.A. opera nel settore dei gas tecnici industriali e al suo interno sono presenti:

- impianto di produzione di acetilene a partire da carburo di calcio;
- stoccaggio di acetilene in bombole, pacchi e scarabei;
- stoccaggi criogenici di Ossigeno liquido, Azoto liquido ed Argon liquido e circuiti di riempimento bombole;
- stoccaggio di Ossigeno, Azoto ed Argon in bombole e pacchi;
- stoccaggio di Anidride Carbonica e circuito di riempimento bombole;
- stoccaggio di idrogeno e protossido d'azoto in bombole e pacchi;
- stoccaggio ammoniaca, GPL e gas M.A.P.³³ in bidoni;
- impianto di depurazione acetilene ad acido solforico e soda caustica.

L'indicazione dettagliata degli scenari incidentali risultanti dall'analisi di rischio notificata dalla SOL in adempimento al D.Lgs 105/2015, con relative frequenze di occorrenza e distanze di danno, sono riportati nell'Allegato 2 del presente DPSS. Lo scenario più gravoso, le cui conseguenze possono estendersi fino a 50 m dalla sorgente e superare i confini di stabilimento, è rappresentato da un rilascio di Ossigeno liquido. Un'atmosfera sovraossigenata al 35% accresce la probabilità di sviluppo di incendi e le condizioni per combustioni violente.

Nella Tabella 3-2 sono indicate le aziende presenti nell'area di interesse che possono detenere sostanze pericolose ma non sono soggette al D.Lgs 105/2015; sono di interesse i depositi nelle aree ACT e AST mostrate nella Figura 3-9. Nell'Allegato 2 del presente DPSS sono descritti gli scenari incidentali identificati nelle piazzole dell'*Area Deposito Merci Pericolose ASP* e dell'*Area Deposito Merci Pericolose AST*, riconducibili a sversamenti accidentali a seguito di danno a un container. All'interno delle aree di danno corrispondenti a 12,5 kW/m², cioè in grado di generare potenziali effetti domino, non sono presenti bersagli tali da produrre una sequenza di incidenti rilevanti.

Azienda	Settore operativo	Ubicazione
I.Co.P. S.r.l.	Movimentazione container/ Unitizzata / Solidi alla Rinfusa / Merce Varia / Cereali / Pulizia/Lavaggio/Riparazione Container	Nuova darsena
A.S.E. S.r.l.	Movimentazione container / Merce unitizzata / Solidi alla Rinfusa / Merce Varia / Cereali/ Pulizia/Lavaggio/Riparazione Container	Nuova darsena
C.P.S. S.c.ar.l.	Movimentazione container/ Unitizzata / Solidi alla Rinfusa / Merce Varia / Cereali	Nuova darsena
F.M.G. S.p.A.	Movimentazione container / Merce unitizzata / Solidi alla Rinfusa / Merce Varia/ Piattaforma Logistica	Nuova darsena
A.C.T. S.r.l.	Movimentazione container Pulizia/Lavaggio/Riparazione Container	Nuova darsena

³³ gas M.A.P.P: gas miscela Metilico Acetilene Propano Propadiene

RADIT Srl/RADIS Srl/QUARK Srl/ANTICIMEX Srl/SALVARAT Srl	Fumigazione Container (servizio erogato da aziende iscritte al registro ex art. 68 C.d.N.)	In base alla collocazione dei container da trattare
---	--	--

Tabella 3-2: aziende dell'area portuale di Ancona non soggette agli adempimenti di cui al D.Lgs 105/2015

La *fumigazione* dei container in porto riguarda i soli container che non siano arrivati già fumigati; l'attività è eseguita da una ditta specializzata che utilizza fluoruro di solforile (SO₂F₂), composto che non presenta pericoli di incendio ma di tossicità, con un valore di IDLH³⁴ per il fluoruro di solforile è pari a 200 ppm.

L'attività di fumigazione non viene svolta in un'area prestabilita della Nuova Darsena ma può essere eseguita in qualsiasi zona e, quindi, la sorgente di rischio può trovarsi in posizioni diverse. Le conseguenze del rilascio accidentale ipotizzato sono riportate nelle tabelle dell'Allegato 2: lo scenario è caratterizzato da basse frequenze di accadimento.

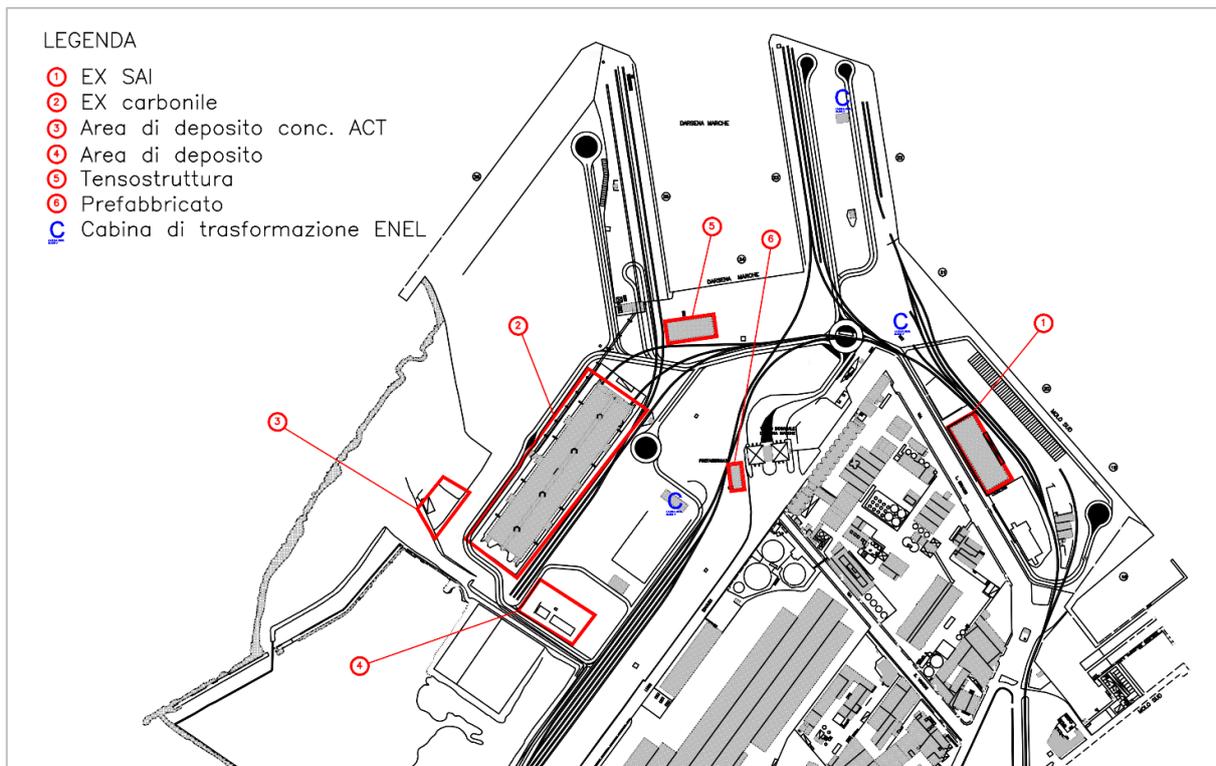


Figura 3-9: Aree adibite allo stoccaggio delle merci sulla Nuova Darsena

Per ciò che concerne le attività di rifornimento a mezzo di distributori fissi di carburante, esse sono soggette ai controlli dei VVF ai sensi del D.P.R. 151/2011 e le misure di prevenzione incendio adottate si ritengono sufficienti a ridurre il rischio di incidente ad un livello accettabile.

³⁴ IDLH è l'acronimo di *Immediately Dangerous to Life or Health* e rappresenta la massima concentrazione di sostanza tossica a cui può essere esposta per 30 minuti una persona in buona salute, senza subire effetti irreversibili sulla propria salute o senza che gli effetti dell'esposizione ne impediscano la fuga

3.1.5.2 Popolazione esposta

Volgendo l'attenzione alla **presenza di siti vulnerabili**, è segnalata la presenza di zone caratterizzate da notevole affollamento legate soprattutto alla vocazione turistica del porto di Ancona. Percorrendo l'area portuale da nord verso sud si trovano: facility 2 zona B, facility 2 zona A, terminal crociere, Mole Vanvitelliana, mercato ittico, nuova biglietteria. Si sottolinea che l'area antistante al Molo Rizzo è sede occasionale di eventi e manifestazioni di carattere pubblico e pertanto deve essere segnalata come sito vulnerabile.

La Tabella 3-3 che segue riporta un elenco degli elementi vulnerabili identificati all'interno dell'area portuale.

Elementi vulnerabili	Settore operativo	Ubicazione
Molo Rizzo	Eventi culturali di carattere pubblico non continuativi	Molo Rizzo
Area imbarco Facility 2 Zona B	Area imbarco traghetti per destinazioni extra Schengen	Banchina N. Sauro – molo Wojtyla – molo S. Maria
Area imbarco Facility 2 Zona A	Area imbarco traghetti per destinazioni Schengen	Molo XXIX Settembre – molo S. Maria
Terminal crociere	Area imbarco crociere	Molo XXIX Settembre
Mole Vanvitelliana	Mostre temporanee ed altri eventi culturali di carattere pubblico	Area Mandracchio
Mercato ittico	Commerciale	Area Mandracchio
Parcheggio ex fiera	Commerciale	Area Mandracchio
Parcheggio "Triangolone"	Commerciale	Area Mandracchio
Parcheggio Doganale "Scalo Marotti"	Commerciale	Area Mandracchio
Terminal biglietterie	Area funzionale all'attività del porto	Via Luigi Einaudi - Area Mandracchio
Ex Tubimar	Magazzini Operatori	Nuova darsena
Stazione Marittima	Uffici Marittimi	Banchina Nazario Sauro
Porto turistico Marina Dorica	Nautica da diporto	Porto turistico
Uffici Polizia di Frontiera	Uffici Marittimi	Prossimità del Molo Santa Maria
Uffici Autorità di Sistema Portuale	Uffici Marittimi	Molo Santa Maria
Uffici Capitaneria di Porto – Guardia costiera Base della Marina Militare	Uffici Marittimi	Banchina Nazario Sauro
Dogana	Uffici Marittimi	Banchina Nazario Sauro
Guardia di Finanza	Uffici Marittimi	Banchina Nazario Sauro

Tabella 3-3: elementi vulnerabili

Il molo Rizzo è caratterizzato da affollamento periodico legato principalmente al periodo estivo (15 giugno – 15 settembre) dovuto all'organizzazione di eventi culturali, incrementato negli orari di punta, dal transito del personale di Fincantieri. L'area può essere sede di sosta temporanea e mezzi in attesa di imbarco.

Nell'area del Molo Rizzo, tra le 17.30 le 19.00, ci sono mediamente 100 mezzi pesanti provenienti dal Varco da Chio, direzione Molo Rizzo, e circa 200 autoveicoli leggeri in uscita dallo stabilimento Fincantieri diretti al Varco Repubblica e/o da Chio.

L'Area imbarco Facility 2 Zona B (Banchina N. Sauro – molo Wojtyla – molo S. Maria) è caratterizzata da affollamento dovuto alla presenza di addetti preposti ai servizi nautici e di assistenza ai passeggeri (circa 10

persone,³⁵) e alla presenza di passeggeri in attesa di imbarco (affollamento medio: 150 persone + 10 addetti). Il massimo affollamento per l'area si registra nella fascia oraria che va dalle ore 14.00 alle ore 20.00 ca. nel periodo che va dal 10 luglio al 15 agosto, per cui si prevede il transito di oltre 1500 persone.

L'Area imbarco Facility 2 Zona A (Molo XXIX Settembre – molo S. Maria) è caratterizzata da affollamento dovuto alla presenza di addetti preposti ai servizi nautici e di assistenza ai passeggeri (circa 20 persone,³⁶) e alla presenza di passeggeri in attesa di imbarco (affollamento medio: 120 persone + 10 addetti). Il massimo affollamento per l'area si registra nella fascia oraria che va dalle ore 14.00 alle ore 20.00 ca. nel periodo che va dal 10 luglio al 15 agosto, per cui si prevede il transito di oltre 1600 persone.

Il Terminal crociere (Area Mandracchio) è caratterizzata da affollamento dovuto alla presenza di addetti preposti ai servizi nautici e di assistenza ai passeggeri (circa 45 persone) e alla presenza di passeggeri in attesa di imbarco (affollamento medio: 300 persone). Il massimo affollamento per l'area si registra nella fascia oraria che va dalle ore 10.00 alle ore 15.00 ca. nel periodo che va dal 1 luglio al 30 agosto, per cui si prevede il transito di oltre 650 persone.

La Mole Vanvitelliana (Area Mandracchio) occupa una superficie di 20.000 m² in cui possono essere ospitate fino a 2.000 persone. Attualmente il monumento viene usato per ospitare mostre temporanee ed altri eventi culturali e una parte di esso è destinata ad accogliere il Museo Tattile Omero.

3.1.5.3 *Principali definizioni e criteri metodologici della valutazione del rischio*

L'approfondimento della valutazione di rischio d'area, avvalendosi degli strumenti QRA (*Quantitative Risk Assessment*), esegue la ricomposizione dei rischi identificati nel RISP e la costruzione delle mappe di *rischio individuale*, del *rischio locale* e del *rischio sociale*. La metodologia è descritta in maggior dettaglio nell'Allegato 3 al presente DPSS.

L'approfondimento si potrà estendere al porto petrolifero della Raffineria API di Falconara se saranno forniti i dati sugli incidenti notificati in adempimento al D.Lgs 10/2015, completi di frequenza di occorrenza e distanze di danno. In aggiunta ai dati presenti nel RISP, dovranno essere acquisite dalle stazioni meteo della zona le informazioni necessarie per ricavare le categorie di stabilità meteorologica.

Il *rischio individuale* rappresenta la probabilità che un individuo, presente in un dato punto dello spazio, subisca un determinato danno a seguito degli scenari incidentali ipotizzati.

Il *rischio locale* rappresenta la probabilità che un individuo, presente in modo permanente e senza alcuna possibilità di fuga o di protezione in un dato punto dello spazio, subisca un determinato danno a seguito degli scenari incidentali ipotizzati.

Il rischio individuale non considera una presenza permanente dell'individuo nella posizione e sposta a danno e, pertanto, non può superare il rischio locale.

Il rischio individuale ed il rischio locale vengono espressi graficamente con curve di isorischio, ognuna rappresentativa di una determinata frequenza di accadimento.

Il *rischio sociale* esprime la frequenza cumulata con cui possono verificarsi scenari incidentali che colpiscono un numero N (o superiore) di persone effettivamente presenti, per un determinato tempo di stazionamento, sul territorio interessato dalle conseguenze degli scenari considerati.

³⁵ circa 10 unità operanti 7 giorni su 7 in orario diurno. Nessun addetto risulta mai operativo dopo le ore 20.00 ad eccezione del periodo luglio-agosto, periodo in cui i servizi vengono erogati fino alle ore 22.00 ca.

³⁶ circa 20 unità operanti 7 giorni su 7 in orario diurno. Nessun addetto risulta mai operativo dopo le ore 20.00 ad eccezione del periodo luglio-agosto, periodo in cui i servizi vengono erogati fino alle ore 22.00 ca.

Il rischio sociale viene solitamente rappresentato utilizzando le cosiddette curve F-N, cioè dei diagrammi che riportano la frequenza cumulata attesa, F, di eventi che colpiscono N o più persone.

Mentre gli indicatori di rischio locale o individuale sono indicatori puntuali (indicano il livello di rischio associato a una certa posizione sul territorio), il rischio sociale è un indicatore integrale perché considera il rischio a cui viene esposta l'intera popolazione presente sul territorio.

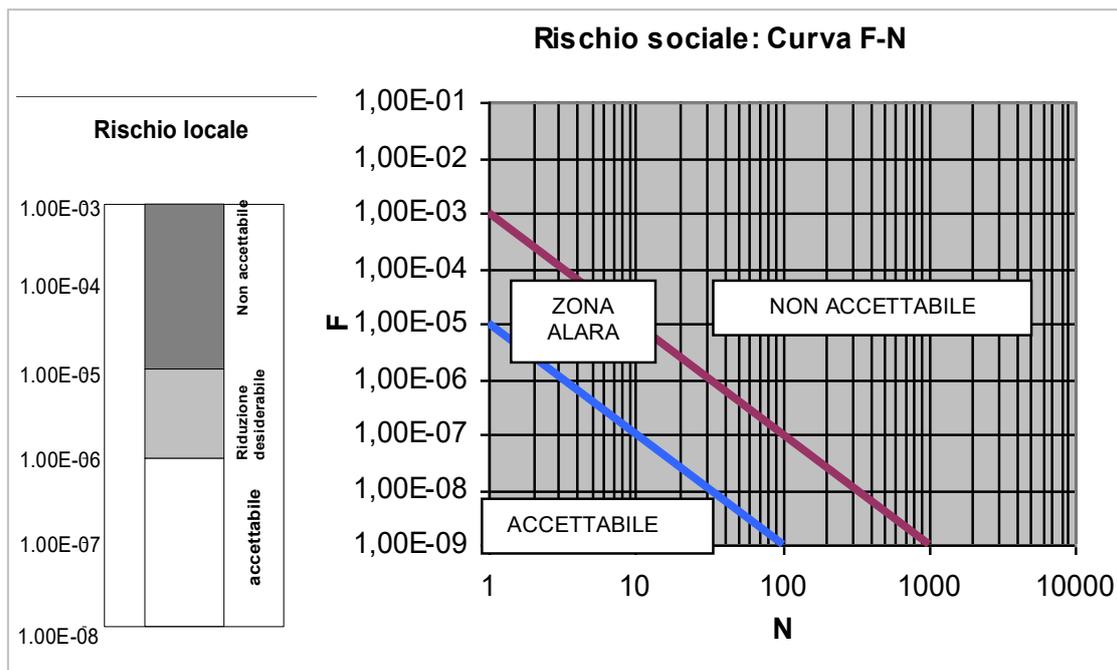
La comunità tecnico-scientifica internazionale assume come ragionevolmente credibili gli eventi con frequenza di accadimento superiore a 10^{-6} eventi/anno; secondo tale criterio le curve di isorischio con frequenza inferiore a 10^{-6} eventi/anno possono ritenersi rappresentative di condizioni di rischio accettabile.

Per il rischio sociale è largamente condiviso il criterio di accettabilità adottato dall'Olanda basato sulle curve F-N riferite al caso di popolazione residente colpita in modo irreversibile. Il criterio è più conservativo di altri: le curve che identificano le regioni di rischio hanno la forma:

$$\text{Rischio} = F \times N^2$$

che nel diagramma F-N presentano pendenze superiori rispetto a quelle rappresentative di altri criteri.

Nella figura che segue sono rappresentati le condizioni di accettabilità assunti nella valutazione dei rischi. La zona ALARA (*As Low As Reasonably Achievable*) mostrata nel diagramma del Rischio Sociale in cui l'approfondimento dell'analisi del rischio potrebbe consentire la definizione di possibili miglioramenti.



3.1.5.4 Compatibilità territoriale e mappatura del rischio d'area

L'analisi di compatibilità territoriale ha verificato il rispetto dei vincoli dettati dal decreto D.M. 09/05/2001 e non ha evidenziato particolari criticità. Le categorie territoriali definite nel decreto citato per il porto di Ancona sono indicate nella tabella Tabella 3-4 e la mappa di isocompatibilità territoriale è mostrata in Figura 3-10. Nella figura seguente sono mostrate le curve di rischio locale ottenute dalla ricomposizione degli scenari incidentali descritti nelle pagine precedenti.

Le curve di isorischio che rappresentano frequenze pari a 10^{-6} eventi/anno costituiscono il perimetro di aree in cui si possono ipotizzare eventi incidentali credibili; all'esterno di tali curve il rischio può considerarsi

accettabile. Nel caso di nostro interesse, la curva colorata in arancione è quella che racchiude la regione entro la quale la frequenza di incidente è superiore a 10^{-6} eventi/anno e le ipotesi di incidente si configurano come credibili. Si tratta di una zona operativa, *Area Deposito Merci Pericolose AST* e *Area Deposito Merci Pericolose ASP*, interessata da presenza di soli lavoratori che dovrebbero avere consapevolezza dei rischi presenti e l'informazione e la formazione necessarie per prevenirli e per proteggersi da essi.

Le curve a frequenza maggiore (curva rossa rappresentativa di frequenze pari a 10^{-5} eventi/anno e curva viola rappresentativa di frequenze pari a 10^{-4} eventi/anno) racchiudono aree di estensione ridotta che si concentrano in prossimità delle sorgenti di rischio.

Le zone portuali interessate da traffico passeggeri sono all'esterno e lontane dalle curve di rischio locale rappresentative di ipotesi di eventi incidentali credibili.

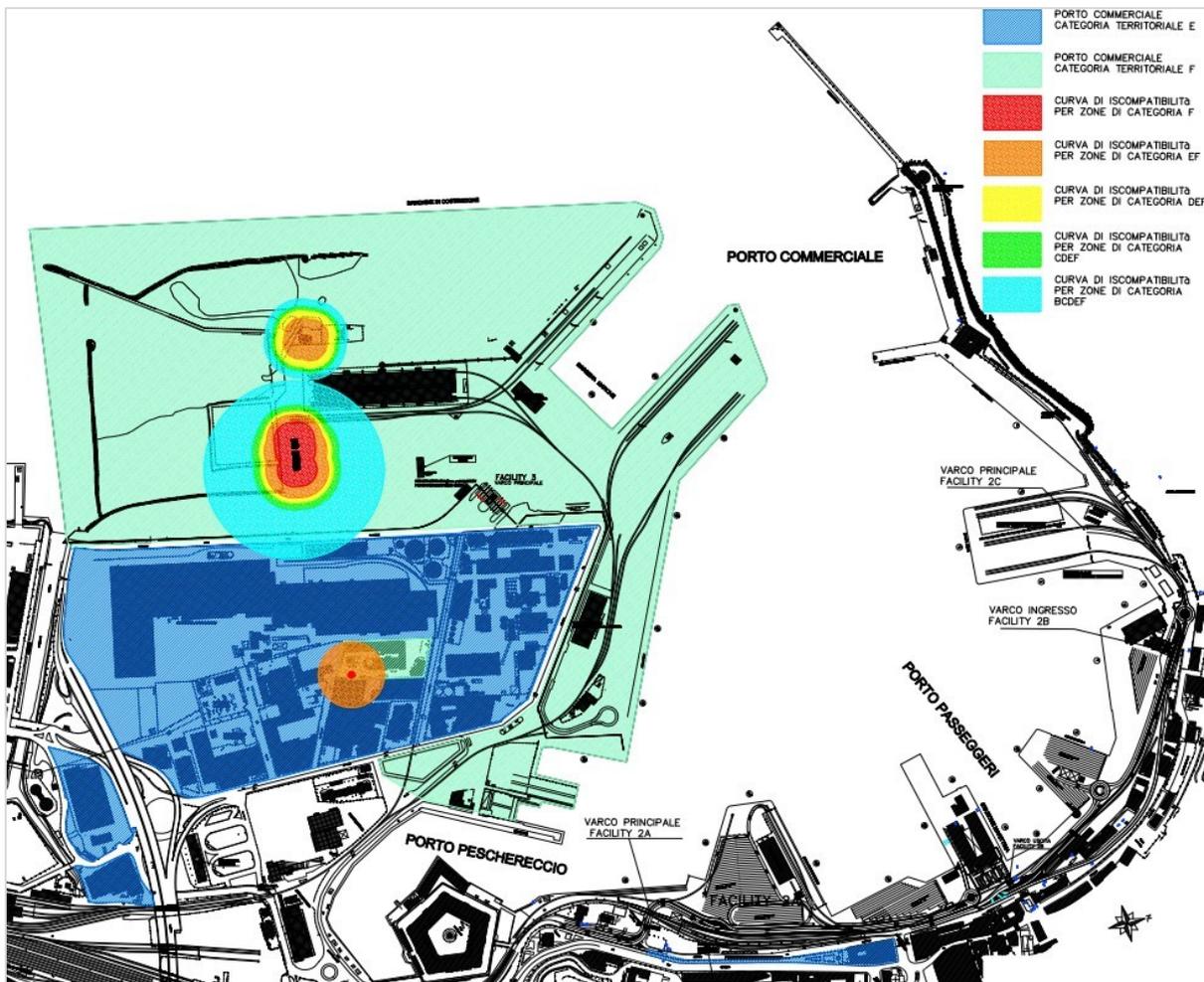


Figura 3-10: Mappa di isocompatibilità territoriale (involuppi)

Nella figura seguente è rappresentata la ricomposizione degli scenari incidentali richiamati nelle pagine precedenti è rappresentata in termini di Rischio Sociale.

La mappatura del rischio locale evidenzia come le zone critiche siano sostanzialmente concentrate nella zona di movimentazione e deposito di sostanze pericolose in container e che la popolazione esposta agli effetti di eventi incidentali credibili sia esclusivamente costituita da lavoratori. La loro presenza nella regione di rischio credibile (aree di deposito AST e ASP) è stata stimata mediamente entro le 100 unità. Il rischio sociale sconfinava nella zona di non accettabilità per bassi valori di N (sotto le 10 unità), evidenziando che gli incidenti più

frequenti interessano le persone che si trovano nell'area di impatto prossima alla sorgente di rischio e cioè lavoratori che, in generale, sono informati sui rischi connessi alla presenza e alla movimentazione delle merci pericolose e addestrati per affrontare situazioni d'emergenza. La condizione di non accettabilità del rischio è totalmente riconducibile agli incidenti che hanno origine nelle aree di deposito e movimentazione di sostanze classificate come pericolose.

Tabella 3-4: Categorie territoriali per il porto di Ancona

CATEGORIA A	<ul style="list-style-type: none"> Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia superiore a 4,5 m³/m² Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità - ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc. (oltre 25 posti letto o 100 persone presenti) Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto - ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali, ecc. (oltre 500 persone presenti).
CATEGORIA B	<ul style="list-style-type: none"> Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 4,5 e 1,5 m³/m² Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità - ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc. (fino a 25 posti letto o 100 persone presenti) Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto - ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali, ecc. (fino a 500 persone presenti) Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso - ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università, ecc. (oltre 500 persone presenti) Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio - ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. (oltre 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, oltre 1000 al chiuso). Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (movimento passeggeri superiore a 1000 persone/giorno) Porto Storico - Zona Terminale Crocieristico (Navi, traghetti, aliscafi) Mandracchio - Zona Polo di Servizi Culturali Amministrativi e Ricreativi: Mole Vanvitelliana, Centro commerciale, Fiera, Mercato ittico
CATEGORIA C	<ul style="list-style-type: none"> Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 1,5 e 1 m³/m² Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso - ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università, etc. (fino a 500 persone presenti) Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio - ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. (fino a 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, fino a 1000 al chiuso; di qualunque dimensione se la frequentazione è al massimo settimanale) Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (movimento passeggeri fino a 1000 persone/giorno) Uffici Autorità Portuale/Polizia di Frontiera/Direzione Marittima / Agenzia delle dogane Zona Mezzi di servizio (VVFF; marina militare; guardia di finanza; autorità portuale; polizia piloti; ormeggiatori; rimorchiatori)
CATEGORIA D	<ul style="list-style-type: none"> Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 1 e 0,5 m³/m² Luoghi soggetti ad affollamento rilevante, con frequentazione al massimo mensile - ad esempio fiere, mercatini o altri eventi periodici, cimiteri, etc.
CATEGORIA E	<ul style="list-style-type: none"> Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia inferiore a 0,5 m³/m² Insedimenti industriali, artigianali, agricoli, e zootecnici Aree industriali a rischio medio e basso Aree di deposito in concessione alle imprese di cui all'art. 16 della legge n. 84/1994 Zona cantieristica navale Zona Ambito di riqualificazione funzionale (ZIPA)



Tabella 3-4: Categorie territoriali per il porto di Ancona

CATEGORIA F	<ul style="list-style-type: none">• Area entro i confini dello stabilimento• Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone• Aree industriali a rischio alto
--------------------	---



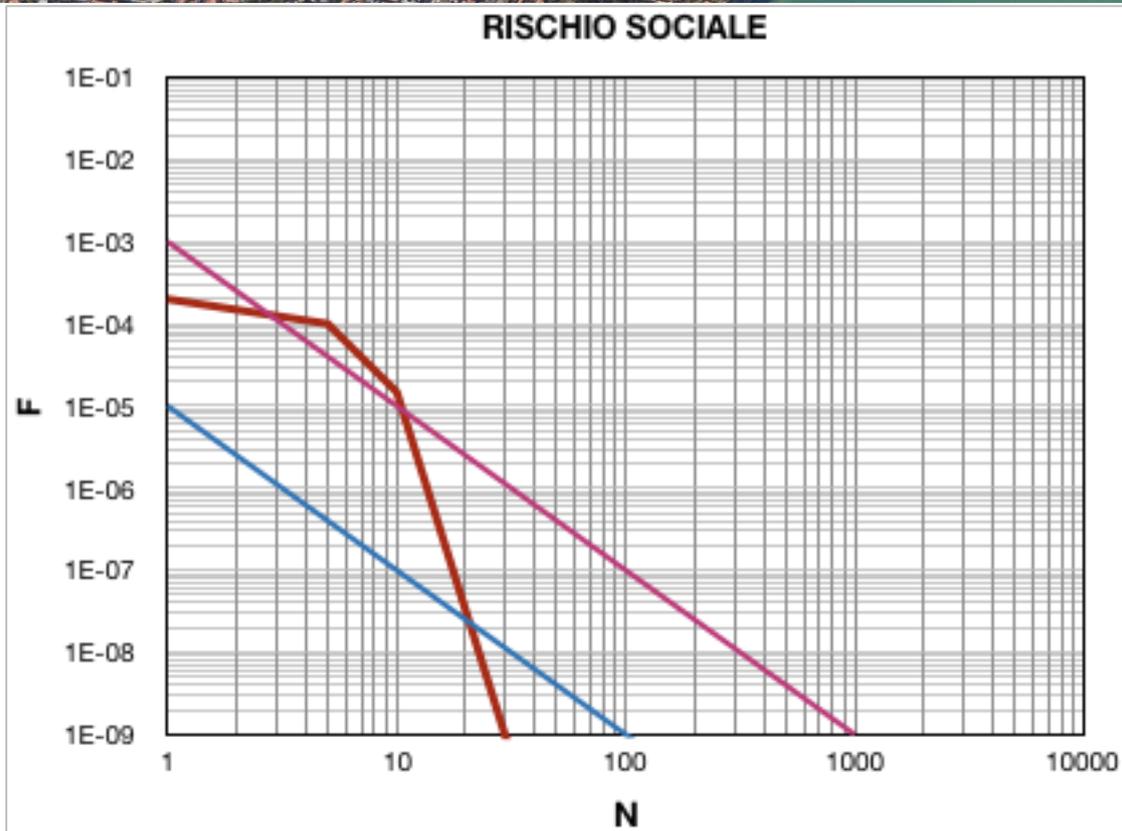
Analisi di Rischio d'Area RISCHIO LOCALE



PORTO DI ANCONA

0 5 100
100 Metri

RISCHIO SOCIALE



3.1.5.5 Conclusioni e proposte

I risultati della valutazione del rischio d'area non evidenziano particolari criticità e confermano la compatibilità del porto con l'arrivo, la movimentazione e il deposito temporaneo di merci di vario tipo, comprese quelle classificate come pericolose. Ancona, nell'ambito del sistema portuale complessivo dell'Adriatico Centrale, può mantenere, in aggiunta alle altre funzioni, anche quella di porto commerciale.

Le attività che coinvolgono merci pericolose devono però mantenersi in aree, quali le ACT e AST, sufficientemente lontane dalle zone interessate da presenza significativa di popolazione e dall'ambito cittadino o spostarsi e ampliarsi in nuovi spazi realizzati verso il mare.

Relativamente all'ipotesi di realizzazione di un SPM - FSRU a largo di Ancona e Falconara, la scelta della collocazione, sotto il profilo della sicurezza, deve porre particolare attenzione a fattori quali:

- Interferenze con i traffici marittimi
- Condizioni meteo – marine
- Vincoli ambientali
- Profondità delle acque

Ovviamente, oltre ai fattori decisivi per la sicurezza, non possono essere trascurati altri elementi quali la distanza dalla costa e dalla rete di trasporto nazionale.

La FSRU offshore su SPM, con utilizzo di cavi di ormeggio ed ancore, dovrebbe essere collegata ad una torretta STL (Submerged Turret Loading System) a sua volta ancorata al fondo marino. Il gas è trasferito dalla torretta alla pipeline sul fondo del mare che lo trasporta verso la rete di distribuzione in terraferma. La FSRU dovrebbe avere completa libertà di rotazione attorno alla torretta.

L'ipotizzato posizionamento della FSRU in corrispondenza della piattaforma API, che si trova a 16 km dalla costa, comporterebbe seri problemi di compatibilità legate sia alla profondità disponibile (circa 30 m) sia tra le attività di scarico delle petroliere e l'utilizzo della FSRU: la FSRU dovrebbe essere completamente priva di gas nelle fasi di attracco e scarico delle petroliere. Probabilmente per queste ragioni l'iniziativa non ha avuto seguito.

Tuttavia, una analisi preliminare che è stata condotta in questa sede ha mostrato che il terminale di Falconara marittima potrebbe costituire uno dei punti maggiormente favorevoli di tutto l'Adriatico centro-settentrionale per l'installazione offshore di una FSRU da ormeggiare su SPM. Uno dei principali vantaggi è costituito dall'esistenza dell'impianto a terra dell'API dove potrebbe atterrare la nuova tubazione di collegamento tra l'SPM e la costa. Un secondo vantaggio è costituito dall'esistenza dei canali di navigazione che consentono l'accesso al terminale API.

In conclusione, quindi, rivedendo il posizionamento dell'SPM ipotizzato in precedenza e spostandolo su fondali maggiori nell'ordine dei 60 m, si ritiene di sicuro interesse proporre a livello di DPSS la possibilità di ospitare a Falconara Marittima un ormeggio offshore per una FSRU. Si tratterebbe quindi di realizzare un *impianto simile a quelli già esistenti in Toscana a Nord-Ovest del Porto di Livorno e a Piombino ed in fase avanzata di progettazione al largo del Porto di Ravenna. Questo recente aggiornamento dello scenario di mercato afferente i terminali FSRU, ha ovviamente modificato in negativo il giudizio di sostenibilità tecnico-economica di un terminale FSRU da realizzare negli ambiti portuali di pertinenza della AdSP-MAC. Inoltre, nell'ambito della Conferenza dei Servizi indetta dopo l'adozione del DPSS da parte della AdSP-MAC il Comune di Falconara Marittima ha espresso il suo parere contrario sulla possibilità di un ormeggio offshore per FSRU.*

3.1.6 Traffici marittimi e passeggeri

I porti di Ancona e Falconara rappresentano insieme la quasi totalità dei traffici del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale. Il traffico quantitativamente più importante è quello dei RoRo (3,9 milioni di tonnellate) seguito dal traffico delle rinfuse liquide (3,4 milioni di tonnellate) che alimentano la raffineria API di Falconara. Oltre ai traghetti, che hanno generato un traffico di 1.089.332 passeggeri nel 2019, nel porto antico di Ancona sono arrivate navi da crociera con un traffico di 100.000 mila crocieristi. Le crociere sono state quasi azzerate nel 2020 dalla pandemia da Covid-19, mentre i passeggeri dei traghetti si sono ridotti a un terzo rispetto all'anno precedente. Gli sbarchi e imbarchi dei traffici RoRo sono bilanciati e sono quasi interamente effettuati con i Paesi di oltre Adriatico in primis la Grecia poi Albania e Croazia

Le statistiche principali sono sintetizzate nella tabella seguente. Per gli anni successivi al 2020 ci sono evidenti segni di ripresa.

Tabella 3-5 Traffici del porto di Ancona Falconara

	u. m.	2019	2020
Rinfuse liquide	t	4.434.506	3.445.604
Rinfuse solide	t	386.948	252.206
Traffico containerizzato	t	1.252.197	1.208.629
Traffico Ro-Ro	t	4.693.531	3.945.081
TOTALE traffici merci	t	10.767.182	8.851.520
Traffico Pax Traghetti	N°	1.089.332	375.625
Traffico Pax Crocieristi	N°	100.109	1.364

3.2 Porto di San Benedetto del Tronto

3.2.1 Aspetti generali

Il Porto di S. Benedetto del Tronto è localizzato nella Regione Marche, a circa 45 miglia nautiche a Sud di Ancona, in prossimità del confine con l'Abruzzo e sorge su una costa sabbiosa protetta, sia a Nord che a Sud del porto, da opere di difesa costiere.

Come evidenziato nella Figura 3-11, la struttura portuale, del tipo a bacino, ha imboccatura orientata verso Nord-Est ed è esposta al moto ondoso proveniente in prevalenza dal I e dal II quadrante.

Il porto di San Benedetto del Tronto è classificato di Seconda Categoria, Prima Classe ed è uno scalo peschereccio e turistico. Alle spalle del porto si è sviluppata una zona industriale che affianca il settore agroalimentare con l'elettronica ed altre attività produttive.

Il porto è costituito da circa 31 ha di specchio acqueo e 2,44 km di banchine.

Per quanto attiene il contesto territoriale, sociale ed economico si evidenzia che la tradizione marinara di San Benedetto del Tronto ha origini molto lontane nel tempo e che l'esercizio delle attività marinare ha consentito e consente alla popolazione locale di trarre dal mare una ricchezza di grande rilevanza per l'economia provinciale e nazionale. La consistenza della flotta peschereccia, stimabile in circa 100 unità, e la presenza di un numero rilevante di imbarcazioni da diporto (circa 500 imbarcazioni, con fronti di ormeggio potenzialmente disponibili per circa 600 unità complessive) confermano la vocazione marinara di San Benedetto del Tronto e l'importanza delle attività portuali per l'economia locale e comprensoriale.

Rilevante è il comparto della cantieristica con la presenza nel porto di 11 cantieri navali la cui attività va dalla realizzazione di imbarcazioni da diporto (fino a 24 m) e di pescherecci, alla manutenzione, rimessaggio e assistenza nautica.

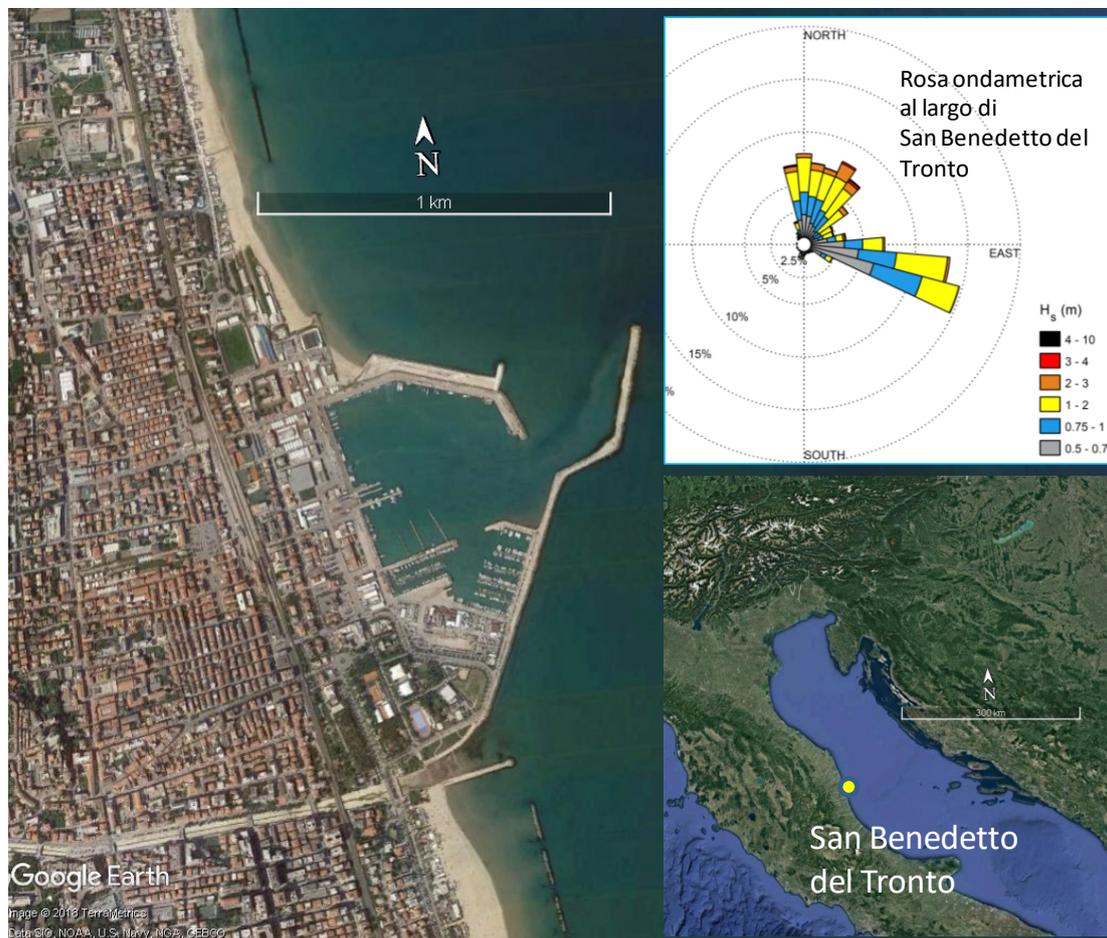


Figura 3-11 Porto di S. Benedetto del Tronto. Situazione attuale, inquadramento geografico e rosa ondometrica

Le principali criticità attualmente presenti nel Porto di San Benedetto del Tronto sono così riassumibili:

- difficoltà di accesso stradale all'area portuale per la scarsa presenza di infrastrutture di primaria importanza da collegare alla grande viabilità ed interferenza tra traffico urbano e traffico funzionale alle attività portuali;
- presenza della linea ferroviaria che oltre a ridurre la permeabilità dell'area portuale rispetto al tessuto urbano condiziona la funzionalità e accessibilità del porto per i mezzi pesanti;
- darsena turistica carente di servizi e quasi completamente scollegata dal tessuto urbano, in quanto le aree retrostanti sono occupate da cantieri navali e da un'area utilizzata come parcheggio funzionale alle attività commerciali della zona centrale della città (separata dal porto dalla pineta e da attrezzature sportive).
- fenomeni di interrimento dell'imboccatura e delle darsene portuali e conseguente necessità di interventi di manutenzione dei fondali con difficoltà di smaltimento del materiale dragato che a ragione delle caratteristiche fisico-chimiche non può essere utilizzato per il ripascimento dei litorali.

Inoltre, in relazione al comparto della pesca – come già accennato di rilevante importanza economica e sociale nel contesto della realtà sanbenedettese – l’analisi SWOT proposta nella sezione 2 del Piano Operativo FEAMP (Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca) 2014/2020 per la Regione Marche, evidenziava la necessità di promuovere la pesca e la sua politica comune, favorire l’acquacoltura, aumentare l’occupazione e la coesione territoriale, favorire la commercializzazione e la trasformazione del pescato ed individuava negli ambiti portuali le seguenti criticità da risolvere per raggiungere gli obiettivi prefissati:

- carenza nell’organizzazione delle infrastrutture portuali, commerciali e di servizi finalizzate alle imprese di pesca; scarsa diffusione dell’innovazione tecnologica;
- scarsa efficienza energetica delle imprese e scarsa sostenibilità dei processi (uso dei materiali, produzione rifiuti, scarti di produzione, ecc);
- elevati costi di produzione (canoni, mangimi, energia...);
- eccessiva frammentazione dei punti di sbarco e dispersione geografica della flotta;
- elevata polivalenza tecnica dei battelli e frammentazione dell’attività a livello regionale e locale;

criticità che risultano essere a tutt’oggi non risolte e che saranno oggetto di una giusta analisi alla base della successiva fase del DPSS.

3.2.2 Ambito portuale

Il porto di San Benedetto del Tronto è inserito nel centro urbano ed il vigente PRP (vedi successivo punto 3.1.2.8.) risulta congruente con quanto previsto dal "Piano Regionale dei Porti" approvato con Deliberazione Amministrativa del Consiglio Regionale n. 149 del 02/02/2010.

In particolare dall’analisi dell’estratto cartografico del sistema sulla base dei riscontri avuti con la Capitaneria di Porto nel corso della riunione tenutasi presso l’Ufficio Demanio in data 25.11.2021, si osserva una erronea rappresentazione sul portale SID delle aree qualificate come demaniali e sono state individuate le seguenti azioni correttive da introdurre nel SID nell’area posta a Nord del bacino (zona compresa tra il Mercato ittico di San Benedetto del Tronto e lo Stadio F.lli Ballarin):

- vanno escluse dal demanio in quanto declassificate ed acquisite dal Comune di San Benedetto del Tronto: porzione di via E. Dandolo, porzione via Pigafetta, intera via M. Polo (e strada di collegamento con via Vespucci), area in concessione Ex. Marchegiani (part. 1032) ed area in concessione Bollettini Ercole (Part. 832) (vedi Decreto di Trasferimento Agenzia del demanio del 21.12.2018 n. 2018/10317 e verbale di consegna del 12.11.2019 n. 2019/8653);
- mentre vanno incluse le particelle nn. 245, 1121 e 1117 - (tra Mercato ittico e bar "Europa");
- Nell’area Sud del porto risultano all’esterno dell’ambito portuale e posizionate più a terra rispetto alla dividente demaniale le seguenti aree demaniali: ex Galoppatoio, Terrazza, Jonathan, Pizzeria Minigolf, ANMI e Ristorante Pala a Prora, campite nell’allegata P.04 Ambito portuale. Porto di San Benedetto del Tronto.

Nella allegata Tavola P.02.a. “Ambito portuale di San Benedetto. Attuali limiti portuali e demaniali”, sono comunque riportati i limiti della dividente demaniale fornita dall’Ufficio Tecnico della AdSP-MAC.

L'area soggetta al PRP è attualmente articolata in ambiti, sottoambiti e aree individuate in base alla localizzazione e conseguentemente all'assetto funzionale del Piano.

Sono stati individuati due ambiti principali così definiti:

1. Ambito operativo del Porto: è l'area operativa-tecnica più funzionale all'economia e all'efficienza delle attività portuali vere e proprie, strettamente connesse alle funzioni portuali primarie (ormeggi, manutenzione e riparazione delle imbarcazioni, carico e scarico delle merci, piazzali, servizi portuali, banchine, sedi delle Autorità Marittime, viabilità di servizio etc.). Questo ambito è a sua volta articolato in tre sub-ambiti; *AOP.1; Bacino marittimo porto; AOP.2 Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica; AOP.3 Servizi a terra darsena nord di progetto*
2. Ambito di interazione Città-Porto: è la porzione di territorio compresa dentro il perimetro del PRP in cui collocare "altre" attrezzature portuali ma anche propriamente urbane e turistiche legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità, ad attività del settore primario (pesca e produzione); dove sono compresi gli innesti e gli affacci urbani rivolti a collegare il tessuto urbano con l'area portuale più permeabile. Rappresenta la cerniera tra l'ambito urbano e l'ambito portuale operativo vero e proprio. Questo ambito è a sua volta articolato in tre sub-ambiti: *AICP.1 Servizi alla darsena turistica; AICP.2 Servizi alla pesca e al turismo all'interno del Porto; AICP.3 Servizi alla nuova darsena di progetto.*

Rispetto alle previsioni dell'art. 5 della L. 84/1994 così come recentemente novato, non risultano individuate aree retroportuali, mentre sono definite le aree di interazione porto-città.

Nella tavola A.4.2 "Stato di attuazione della pianificazione portuale vigente Porto di San Benedetto del Tronto" inserita in **Allegato 4** viene riportata l'attuale perimetrazione dell'ambito portuale che corrisponde al limite della circoscrizione dell'AdSP – MAC.

3.2.3 Accessibilità marittima

L'agibilità della attuale imboccatura portuale e l'accessibilità marittima ad essa collegata è condizionata dai fenomeni di interrimento dell'imboccatura e delle darsene portuali, peraltro tipici delle strutture portuali realizzate lungo litorali sabbiosi quale quello che caratterizza il litorale di San Benedetto del Tronto.

Gli interventi di manutenzione dei fondali non sono di agevole attuazione per le difficoltà di smaltimento del materiale dragato che a ragione delle caratteristiche fisico-chimiche non può essere utilizzato per il ripascimento dei litorali.

La capacità della vasca di colmata realizzata a partire dal 2010 dall'allora MIT mediante le sue strutture decentrate è stata in pratica quasi interamente impegnata.

L'attuazione delle previsioni del vigente PRP consentirebbe l'attenuazione di questa criticità, senza rimuoverla completamente. Gli studi eseguiti tra il 1992 e il 1994 dall'allora Ministero dei LL. PP. mediante un modello fisico a fondo mobile, consentirono infatti di stimare che con la nuova configurazione delle opere foranee prevista dal PRP, si dovrebbe verificare una sedimentazione del canale di accesso e dell'avamposto pari a circa 13.000 m³/anno a fronte di quella attuale stimata in circa 20.000 m³/anno.

3.2.3.1 Limitazioni alla fruibilità di tratti di banchina e specchi d'acqua all'interno del Porto

Alcuni tratti di banchina e specchi d'acqua all'interno del porto non sono sempre disponibili all'utenza; in particolare con venti provenienti dal primo e secondo quadrante, all'interno del porto si generano fenomeni

di risacca e moto ondoso residuo che condizionano sensibilmente l'utilizzo della banchina di riva che fronteggia la Capitaneria di Porto e l'antistante specchio d'acqua. Si tratta peraltro di una porzione di opere interne portuali che può rappresentare la soluzione alla domanda di sviluppo della cantieristica e del diporto nautico. Il fenomeno di moto ondoso interno potrà attenuarsi con il prolungamento del molo di sopraflutto del Porto previsto nel PRP vigente, ma per l'utilizzo in sicurezza di tale tratto della banchina di riva e dell'antistante specchio d'acqua saranno necessarie anche opere di mitigazione all'interno del bacino Portuale.

3.2.4 Accessibilità e collegamenti terrestri ultimo miglio

Per quanto riguarda la viabilità stradale, l'accesso al porto avviene attraverso diversi punti di ingresso situati lungo via Pasqualini, viale Marinai d'Italia e via Enrico Dandolo. Gli unici veri e propri varchi di accesso allo scalo portuale si hanno solo in corrispondenza del Molo Nord e di quello Sud.

La rete viaria principale è costituita dall'Autostrada A14 che permette il collegamento sia verso Bologna ed il Nord Italia sia verso le altre regioni costiere adriatiche del Centro e Sud Italia. Oltre l'Autostrada A14 a sud di San Benedetto del Tronto, la rete viaria principale è costituita anche dal raccordo Ascoli Piceno – Porto d'Ascoli. Ulteriore supporto alla viabilità primaria è anche dato dalla SS16 Adriatica, anche se in molte parti attraversa i centri urbani e non risulta quindi utilizzabile dal traffico di veicoli pesanti. Il collegamento con la rete stradale primaria richiede lo spostamento lungo il lungomare sia in direzione nord sia in direzione sud con l'obiettivo di raggiungere prima la strada statale SS16 e poi l'Autostrada A14 (E55) con il casello di Grottammare a nord e quello di San Benedetto del Tronto - Ascoli Piceno. Il percorso per raggiungere il primo casello è lungo circa 4 km mentre, per il secondo casello, bisogna percorrere circa 14,8 km. Il maggiore ostacolo legato al raggiungimento del porto, soprattutto per i veicoli pesanti, è dovuto alla necessità di superare la ferrovia che corre parallela al mare e divide il centro urbano in due zone distinte e collegate tra loro solo da pochi sottopassi di limitata altezza. In direzione nord, gli unici punti di scavalco della ferrovia sono a Grottammare in via Marche dove il sottopasso permette il passaggio a veicoli con altezza inferiore ai 4,80 m o via Sandro Pertini, la cui prosecuzione conduce al casello autostradale, che, nonostante una sezione maggiore, non permette il transito ai veicoli oltre i 4,50 m di altezza. In direzione sud invece l'unico passaggio possibile è quello della variante della SS16 raggiungibile tramite il lungomare e poi via Giovanni Sgambati (vedi Tav. P.02.b "Ambito portuale di San Benedetto. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio").

Il Porto di San Benedetto del Tronto è privo di un collegamento diretto alla rete ferroviaria.

3.2.5 Valutazione Rischio d'Area

Il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha identificato e analizzato i potenziali scenari incidentali che possono verificarsi all'interno dell'area portuale di San Benedetto del Tronto.

Sulla base delle considerazioni già enunciate nella valutazione di rischio d'area nel porto di Ancona, l'attenzione è stata rivolta alla presenza di sostanze classificate come pericolose ai sensi del D.Lgs 105/2015 (Direttiva "Seveso") ed alle attività che le detengono e le utilizzano, siano esse soggette o meno agli adempimenti di cui al D. Lgs. 105/2015.

L'analisi condotta nel RISP non ha evidenziato particolari criticità: all'interno dei confini demaniali non sono presenti siti a rischio di incidente rilevante soggette alla Direttiva "Seveso" e, inoltre, essendo il porto a

vocazione principalmente peschereccia e turistica, sono limitate le attività in cui si impiegano sostanze pericolose, che, peraltro, se presenti, lo sono in quantitativi ridotti. Pertanto, il rischio di incidente rilevante nel porto di San Benedetto del Tronto risulta marginale ed è trascurabile la probabilità che si verifichi un evento in grado di coinvolgere un numero significativo di persone.

Tutte le attività portuali sono normate da regolamenti e specifiche ordinanze della Capitaneria di Porto che prescrivono i procedimenti autorizzativi, pongono limitazioni sui quantitativi di materiali pericolosi manipolati, impongono l'osservanza di distanze di sicurezza e misure di sicurezza antincendio ed antinquinamento, designano in maniera puntuale le aree dove è permessa l'erogazione di specifici servizi.

Le attività di cantieristica navale e rifornimento di combustibili sono soggette ai controlli dei Vigili del Fuoco ai sensi del D.P.R. 151/2011 e hanno l'obbligo di osservare particolari disposizioni per la prevenzione degli incendi e la gestione delle emergenze. Le dimensioni ridotte delle aziende che svolgono tali attività e le esigue quantità di prodotti impiegati e stoccati fanno ragionevolmente ritenere che i potenziali centri di pericolo, in caso di incidente, produrrebbero conseguenze con estensioni limitate e senza coinvolgimento di aree potenzialmente vulnerabili.

I risultati dell'analisi del RISP indicano che la natura delle attività e le vigenti misure di prevenzione e protezione e di sicurezza antincendio consentono un giudizio di accettabilità del livello di rischio dell'area portuale di San Benedetto del Tronto.

La condizione di accettabilità del rischio non si manterrebbe in una prospettiva di espansione commerciale del porto, con movimentazione e detenzione di merci varie, comprese quelle pericolose, che comporterebbe un incremento del livello di rischio difficilmente compatibile con la vicinanza del contesto urbano e con le limitate profondità dei fondali.

3.2.6 Traffici marittimi e passeggeri

Le statistiche sui traffici marittimi redatte dall'Autorità di Sistema non riportano movimentazioni né di merci né di passeggeri per lo scalo di San Benedetto del Tronto. L'assenza di questi traffici si registra ormai da molti anni ed è dovuta alla presenza di sole attività legate al diporto e alla pesca.

3.2.7 Attività produttive e industriali interne al porto

Nel porto sono presenti cantieri navali per la costruzione di pescherecci in legno e acciaio fino a 200 tsl e, come indotto di questi, sono presenti diverse attività e industrie connesse. Le varie attività, portuali e marinare, sono supportate dalla presenza di un Centro di addestramento professionale per gli addetti alla pesca di altura, un museo della pesca e l'Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato per le attività marinare (per la guida di imbarcazioni e per diploma di tecnico navale di II classe).

Le aree che affacciano sul porto peschereccio (zona Nord del porto) sono occupate da attività di diversa natura:

- usi produttivi: cantieri navali, officine meccaniche, officine elettromeccaniche, lavorazione cavi e cordame, apparecchiature elettroniche, falegnameria, lavorazione ferro, magazzini frigoriferi, lavorazione prodotti tipici;
- usi commerciali: sollevamento e trasporti, forniture navali, box pesca, cooperativa pescatori, vendita pesce al minuto;

- servizi pubblici: capitaneria di porto, guardia di finanza, istituto di formazione professionale per la pesca, ormeggiatore, azienda di soggiorno, palazzina ex genio civile OO. MM., servizi igienici, museo ittico, circolo nautico, pesa pubblica, scuola patenti nautiche, dogana, cabine ENEL, mercato ittico all'ingrosso, faro, sede A.N.M.I. (Associazione Nazionale Marinai d'Italia);
- servizi privati: edicole, bar ristoro, tabacchi, distributore carburanti, locali di intrattenimento e svago, ristoranti, punti di ristoro e somministrazione cibi e bevande.

Le aree a sud si caratterizzano per la concentrazione di cantieri navali, mentre quelle più a nord per la presenza di numerose attività di lavorazione del pesce, magazzini frigoriferi, officine elettromeccaniche e box pesca. Non tutte le attività presenti sono legate alla pesca e più in generale alle attività portuali in senso stretto; in particolare le officine meccaniche ed elettromeccaniche sono attività artigianali solo in parte legate alla cantieristica navale ed alla pesca. Le attività commerciali sono invece strettamente legate alle attività portuali.

3.3 Porto di Pescara

3.3.1 Aspetti generali

Il Porto di Pescara (vedi Figura 3-12) ricade nella Regione Abruzzo ed è situato lungo il tratto terminale del fiume Pescara a circa 75 miglia nautiche a Sud-Sud-Est dal porto di Ancona.

Nella Figura 3-13 sono riportati i fetch geografici ed efficaci del Porto che forniscono l'esposizione potenziale al moto ondoso.

Il porto, che in parte rientra nella categoria dei porti canale, ricade su una lunga falcata sabbiosa la quale, sia a Nord-Ovest che a Sud-Est dello stesso porto, risulta completamente protetta da opere di difesa costiere.

Il regime ondometrico a largo di Pescara è di tipo bimodale (vedi Figura 3-14). Tale regime determina un simile trasporto solido litoraneo il quale, a causa della presenza delle opere esterne portuali, tende a convergere, provenendo sia da Nord-Ovest sia da Sud-Est, verso le aree portuali.



Figura 3-12 Porto di Pescara: inquadramento geografico

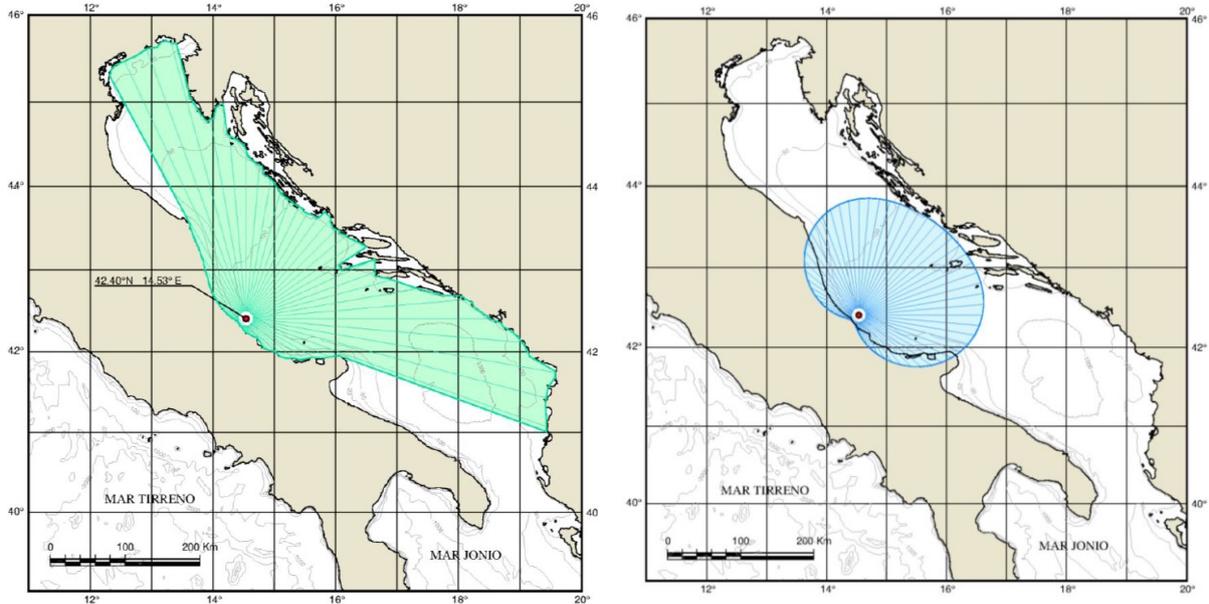


Figura 3-13 Porto di Pescara: fetch geografici (pannello di sinistra) fetch efficaci (pannello di destra).

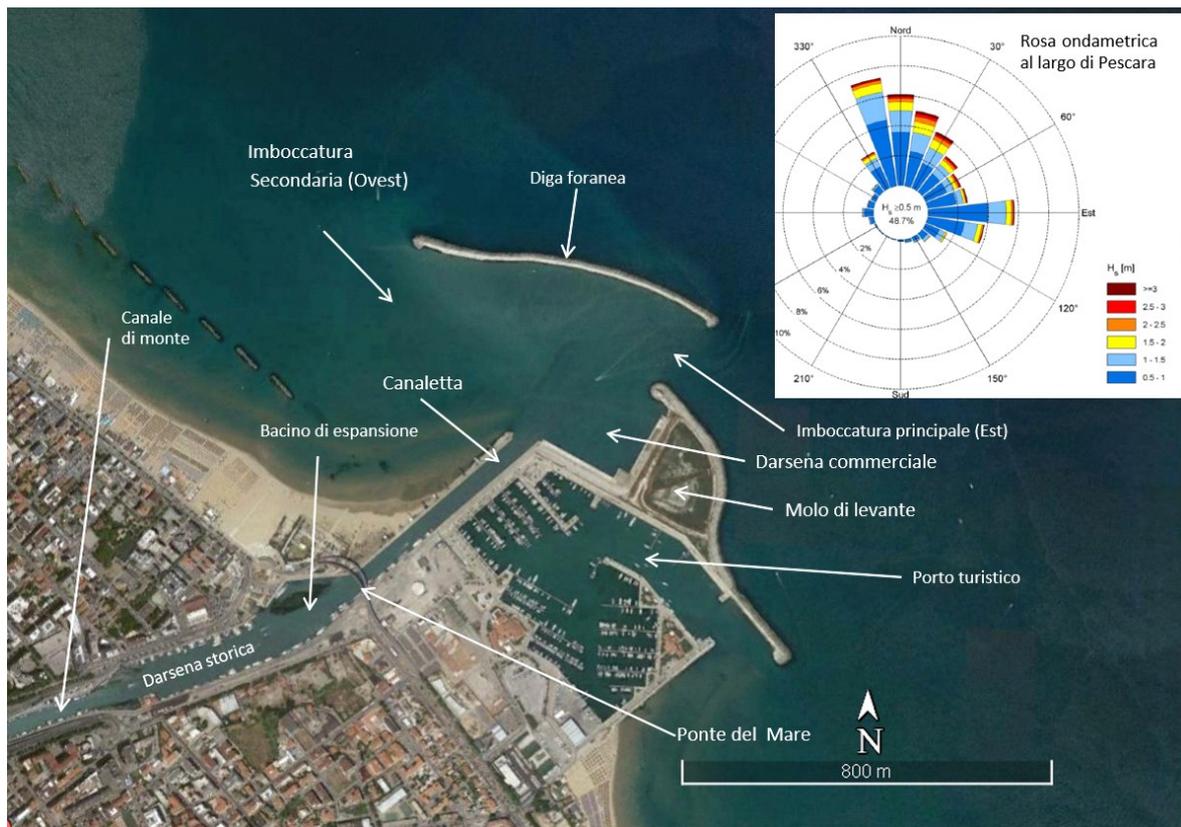


Figura 3-14 Porto di Pescara. Situazione antecedente agli interventi di prima fase di attuazione del PRP (2008) con indicazione e denominazione dei principali elementi distintivi dell'attuale ambito portuale.

Con riferimento alla Figura 3-14, dove è rappresentata la planimetria del porto come appariva in epoca recente (2017) prima dell'inizio dei lavori di attuazione del PRP 2008, il Porto di Pescara comprende:

- la Darsena Commerciale;

- il Porto Canale
- il Porto Turistico.

La Darsena Commerciale comprende la diga foranea e il Molo di Levante, il cui terrapieno ha svolto per alcuni anni il ruolo di vasca di colmata per accogliere il materiale dragato dal porto. Attualmente la vasca è completamente piena e il suo riempimento ha superato i limiti volumetrici previsti in relazione alla destinazione d'uso dell'area (piazzale portuale a servizio delle banchine commerciali) determinando la costituzione di una vera e propria "collina" di sedimenti alta alcuni metri che rende oggi questa area non utilizzabile per la destinazione d'uso prevista.

Al riguardo il Provveditorato alle OO.PP. ha programmato (2020) ed avviato (2021) un'attività di svuotamento parziale della vasca per riportare le sue quote di sommità a valori compatibili con l'utilizzo dell'area quale piazzale portuale. Purtroppo la vasca di colmata ormai da mesi risulta senza alcun tipo di intervento né effettuato, in quanto da notizie assunte dal Provveditorato è in corso un contenzioso con la ditta aggiudicataria.

Partendo dallo sbocco a mare e procedendo verso monte, il Porto Canale comprende:

- il canale di accesso, denominato anche "canaletta" (lungo circa 500 m);
- il bacino di ormeggio o area di espansione (lungo circa 630 m);
- il canale di monte sino al ponte ferroviario (lungo circa 750 m).

Il canale di monte è attraversato, oltre che dal ponte ferroviario della linea nazionale Ancona-Bari, anche da tre ponti stradali che garantiscono il collegamento tra le zone urbane poste a Nord e a Sud del fiume.

Al margine del ponte ferroviario è presente anche un ponte pedonale-ciclabile denominato Ponte del Mare.

La diga foranea, essendo isolata in mare, determina due imboccature portuali: quella principale, localizzata ad Est, e quella secondaria, localizzata ad Ovest che risulta quasi completamente insabbiata.

La funzione della diga foranea è quella di proteggere dal moto ondoso incidente:

- I. lo specchio d'acqua posto a servizio delle due banchine commerciali (avamposto), dove è localizzata l'area di evoluzione del naviglio diretto sia alle anzidette banchine sia al Porto Canale;
- II. l'imboccatura del Porto Canale.

La Darsena commerciale, caratterizzata da fondali estremamente modesti a causa dell'insabbiamento, ha avuto la funzione di accogliere il traffico commerciale.

La flotta da pesca trova ormeggio nel bacino di espansione. La piccola pesca ormeggia lungo il canale di monte compreso tra il bacino e il ponte dell'Asse Attrezzato, mentre la nautica minore è localizzata sempre nel canale di monte, ma tra il ponte dell'Asse Attrezzato e quello della Ferrovia Adriatica.

Tutto il naviglio di maggiori dimensioni, inclusi i pescherecci, utilizza esclusivamente l'imboccatura posta ad Est della diga foranea. L'imboccatura posta ad Ovest, come di seguito meglio specificato, oggi non è più agibile.

Il Porto Turistico è localizzato a Sud del Porto Canale ed è idraulicamente scollegato dal fiume. La sua imboccatura, indipendente dalle altre, è orientata verso Levante ed è soggetta a sedimentazione per cui richiede periodici interventi di dragaggio.

Nella Figura 3-15 è riportata la planimetria del porto come appare attualmente, ovvero dopo l'attuazione della Fase 1 dei lavori rivolti all'attuazione del nuovo PRP 2008 che prevede la deviazione del tratto terminale del Fiume Pescara.

In particolare la Figura 3-15 evidenzia i lavori eseguiti in questa prima fase dal Provveditorato alle OO.PP. del Lazio, Abruzzo e Sardegna, che sono consistiti:

- nella demolizione del tratto di diga foranea (per una lunghezza di circa 70 m) dove verrà portata la nuova foce fluviale;
- nella realizzazione di parte del pennello di foce che delimiterà ad Ovest la nuova foce fluviale;
- nella realizzazione di una barriera debolmente sommersa che verrà inglobata nella sponda sinistra idraulica di delimitazione del tratto del fiume che verrà deviato.

La realizzazione di questi primi interventi ha consentito di ridurre l'insabbiamento della zona compresa tra la diga foranea e la darsena commerciale ad opera del trasporto solido proveniente da Nord-Ovest e di favorire il deflusso delle acque fluviali verso il largo.



Figura 3-15 Porto di Pescara: stato attuale. Nella figura sono evidenziati i lavori di prima fase (Fase I) eseguiti dal Provveditorato alle OO.PP. Lazio, Abruzzo e Sardegna per l'attuazione del PRP 2008 che prevede la deviazione del tratto terminale del Fiume Pescara.

3.3.2 Ambito portuale

L'ambito portuale attualmente riportato nel SID (vedi Figura 3-16) coincide con l'ambito vigente prima dell'approvazione del PRP 2008 e quindi al netto dello scivolo di allaggio storico posto in sinistra idraulica del canale al margine dell'area manovra del canale di espansione ma ricomprendendo un fronte mare di circa 300 m della fascia di spiaggia emersa prospiciente il Lungomare Matteotti.

Nella seguente Figura 3-17 è invece riportato l'ambito portuale definito dal PRP 2008 che di fatto restituisce al Comune la gestione del porto canale prevedendo di collocare l'attività della pesca nella nuova darsena portuale da realizzare in sinistra idraulica del nuovo canale di sbocco a mare del fiume Pescara e quindi sul versante di ponente della Città di Pescara.

Il nuovo assetto planimetrico dell'ambito portuale delineato dal vigente PRP 2008, di fatto restituisce agli usi civili anche la fascia di spiaggia emersa del lungomare di ponente.



Figura 3-16 Porto di Pescara: ambito portuale prima dell'approvazione del PRP 2008.

3.3.3 Accessibilità marittima

L'attuale accessibilità marittima delle navi commerciali al porto è fortemente limitata dai fenomeni di insabbiamento della darsena commerciale.

Anche il naviglio da pesca di dimensioni maggiori ha difficoltà ad accedere al porto canale specialmente con condizioni meteomarine avverse.

L'attuazione delle opere previste dal PRP 2008 e in particolar modo dei dragaggi riportati nella Figura 3-18 (la planimetria è stata tratta dal PRP 2008), consentirà l'accessibilità marittima alla nuova darsena commerciale da parte delle navi da crociera, anche di grandi dimensioni, che frequentano il Mediterraneo, oltre che da parte delle navi Ro-Ro e Ro-Pax che vengono utilizzate in Adriatico per i collegamenti con i paesi della ex Jugoslavia e con la Grecia.

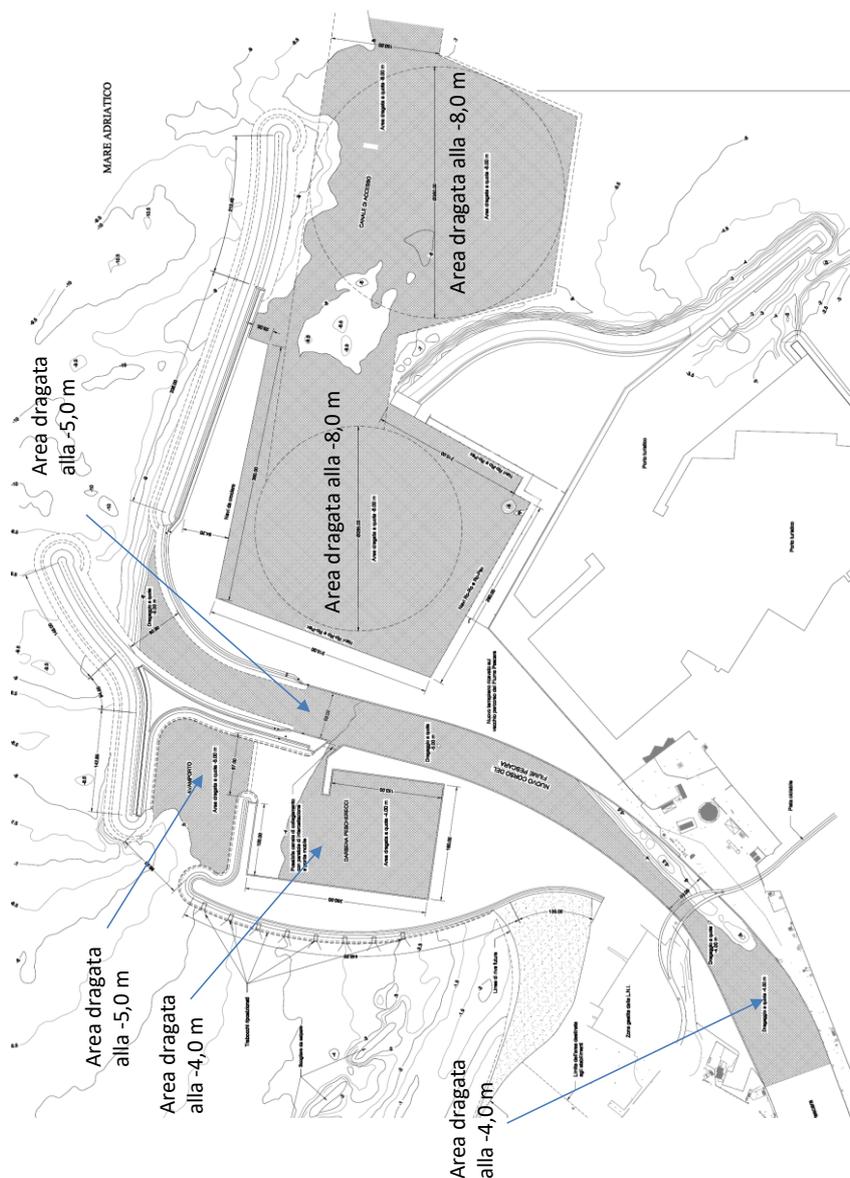


Figura 3-18 Porto di Pescara: PRP 2008 – Planimetria dei dragaggi.

3.3.4 Accessibilità e collegamenti terrestri ultimo miglio

Per quanto riguarda la viabilità stradale, l'accesso al porto avviene direttamente da via Paolucci per quanto riguarda il lato nord del porto canale del fiume Pescara o da due varchi situati su via Andrea Doria per l'accesso alla banchina posta sul lato sud del porto canale.

La rete viaria principale è costituita dall'Autostrada A14 che permette il collegamento sia verso Bologna ed il Nord Italia sia verso le altre regioni costiere adriatiche del Sud Italia. Oltre l'Autostrada A14, la rete viaria principale è costituita anche dall'Autostrada A25 che collega la città di Pescara con le aree interne della regione Abruzzo e con Roma. L'asse attrezzato, il collegamento autostradale Chieti-Pescara, assicura un collegamento veloce e diretto con la rete stradale primaria sia per il lato nord dello scalo raggiungibile dal ponte situato alla penultima uscita sia il lato sud posto subito dopo la fine dell'asse attrezzato. Questa infrastruttura viaggia in sopraelevazione lungo il fiume Pescara con una sezione di due corsie per senso di marcia e ingressi ed uscite attraverso rampe. L'asse attrezzato permette il raggiungimento del casello dell'Autostrada A14 di Pescara Ovest – Chieti e lo svincolo con la SS714, la Tangenziale di Pescara. Dall'Autostrada A14 si raggiunge poi il nodo di interscambio con l'Autostrada A25 che porta verso l'interno dell'Abruzzo e Roma.

Il Porto di Pescara è privo di un collegamento alla rete ferroviaria.

3.3.5 Valutazione rischio area

Il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha identificato e analizzato i potenziali scenari incidentali che possono verificarsi all'interno dell'area portuale di Pescara.

Sulla base delle considerazioni già enunciate nella valutazione di rischio d'area del Porto di Ancona, l'attenzione è stata rivolta all'eventuale presenza di sostanze classificate come pericolose ai sensi del D. Lgs 105/2015 (Direttiva "Seveso") ed alle attività che le detengono e le utilizzano.

Il porto di Pescara non ha avuto un grande sviluppo a causa del suo assetto e dei bassi fondali sabbiosi che impediscono la movimentazione e l'attracco di navi di grosso tonnellaggio. Lo sviluppo del traffico merci è stato impedito anche dall'espansione delle costruzioni civili cittadine a ridosso del porto. All'interno dei confini demaniali non sono presenti attività a rischio di incidente rilevante soggette al D.Lgs 105/2015.

Le merci sbarcate nell'area portuale con navi di piccolo tonnellaggio appartengono alle seguenti categorie merceologiche:

- benzina ecologica;
- gasolio;
- sansa esausta;
- bobine;
- serbatoi;
- tubi metallici.

Anche a Pescara le attività portuali devono rispettare regolamenti e specifiche ordinanze della Capitaneria di Porto che prescrivono i procedimenti autorizzativi, pongono limitazioni sui quantitativi di materiali

pericolosi manipolati, impongono l'osservanza di distanze di sicurezza e misure di sicurezza antincendio ed antinquinamento, designano in maniera puntuale le aree dove è permessa l'erogazione di specifici servizi.

Le attività di rifornimento di combustibili sono soggette ai controlli dei Vigili del Fuoco ai sensi del D.P.R. 151/2011 e hanno l'obbligo di osservare particolari disposizioni per la prevenzione degli incendi e la gestione delle emergenze.

L'analisi condotta nel RISP non ha evidenziato particolari criticità e consente un giudizio di accettabilità del livello di rischio dell'area portuale di Pescara: la probabilità e il rischio di incidenti in grado di coinvolgere un numero significativo di persone si possono ritenere trascurabili.

Tuttavia, permanendo i limiti strutturali attuali del porto, con i bassi fondali sabbiosi, il mantenimento di condizioni di rischio accettabile non potrebbe essere garantito in una prospettiva di espansione di movimenti di sostanze e prodotti classificati come pericolosi ai fini del D.Lgs 105/2015 (Direttiva Seveso), quali i prodotti petroliferi.

3.3.6 Traffici marittimi e passeggeri

Le statistiche sui traffici marittimi redatte dall'Autorità di Sistema non riportano movimentazioni né di merci né di passeggeri per il porto di Pescara. L'assenza di traffici si registra ormai da alcuni anni ed è principalmente dovuta ai fenomeni di insabbiamento della darsena commerciale che rendono praticamente inaccessibile il porto a navi commerciali. Il 2016 è l'ultimo anno in cui il porto ha registrato un traffico molto ridotto di passeggeri (servizi per la Croazia) e più rilevante di rinfuse liquide (oltre 100.000 tonnellate), provenienti per larga parte dalla raffineria API di Falconara.

Ad ulteriore conferma di questa situazione, i dati relativi ad eventuali traffici marittimi e passeggeri sono stati richiesti alla Autorità Marittima.

3.4 Porto di Ortona

3.4.1 Aspetti generali

Il Porto di Ortona ricade nella Regione Abruzzo a sole 10 miglia nautiche a Sud-Est del Porto di Pescara e a circa 85 miglia nautiche a Sud - Est dal porto di Ancona.

Il porto sorge ai piedi della Città di Ortona che si sviluppa ad una quota di circa + 70 m sul l.m.m. su un promontorio roccioso che, insieme a quelli del Conero (Ancona), Vasto, Termoli e del Gargano, costituiscono le principali formazioni rocciose della fascia litoranea occidentale dell'Adriatico Centrale che si sviluppa per circa 300 km fra il Conero e il Gargano.

A Nord del porto la costa è prevalentemente rocciosa ed è protetta da difese di tipo "aderente" e, per un breve tratto, da opere di difesa parallele distaccate a tergo delle quali sono presenti alcune piccole spiagge costituite in prevalenza da ghiaia e sabbia.

A Sud del porto è incastonata, tra la diga Sud e la costa rocciosa, una "pocket beach" (spiaggia a tasca), denominata Lido dei Saraceni, di natura sabbiosa che costituisce la spiaggia più vicina alla città di Ortona. Il Lido dei Saraceni è dal punto di vista morfologico stabile.

Nella Figura 3-20 sono riportati i fetch geografici ed efficaci del Porto che forniscono l'esposizione potenziale al moto ondoso del Porto di Ortona.

Il regime ondometrico a largo di Ortona, di tipo bimodale, risulta molto simile a quello che caratterizza il Porto di Pescara, data la vicinanza tra i due porti.

I fondali dove sorge il porto, nonostante che la costa sia rocciosa, sono costituiti da materiale incoerente (prevalentemente da sabbie e da peliti). In adiacenza al Porto la "profondità di chiusura" della "fascia attiva" ricade su fondali di circa -8,0 m s.l.m.m., per cui l'attuale imboccatura portuale, trovandosi su fondali naturali inferiori (circa -6,0 m ÷ -6,5 m sul l.m.m.), è soggetta a fenomeni di insabbiamento.

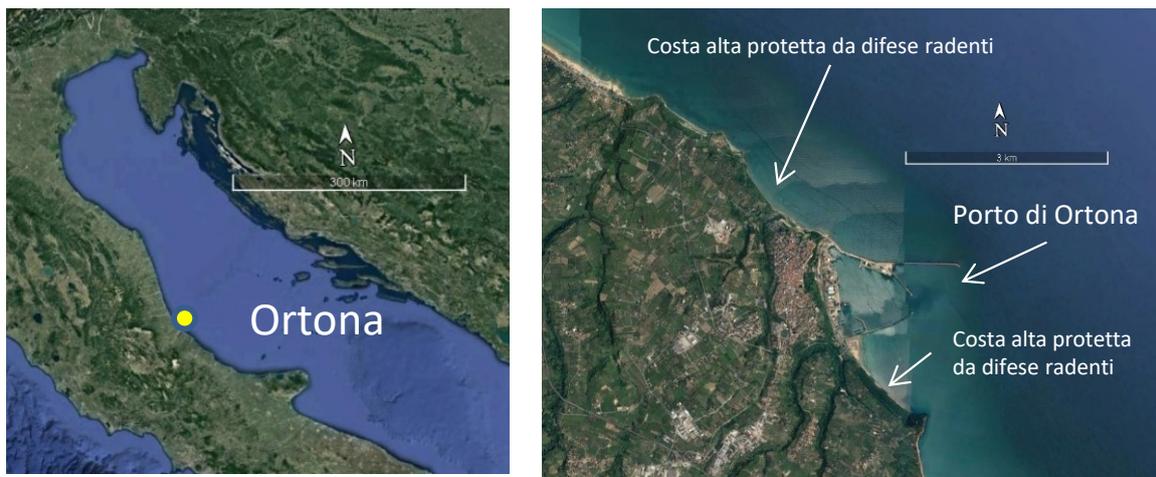


Figura 3-19 Porto di Ortona: inquadramento geografico

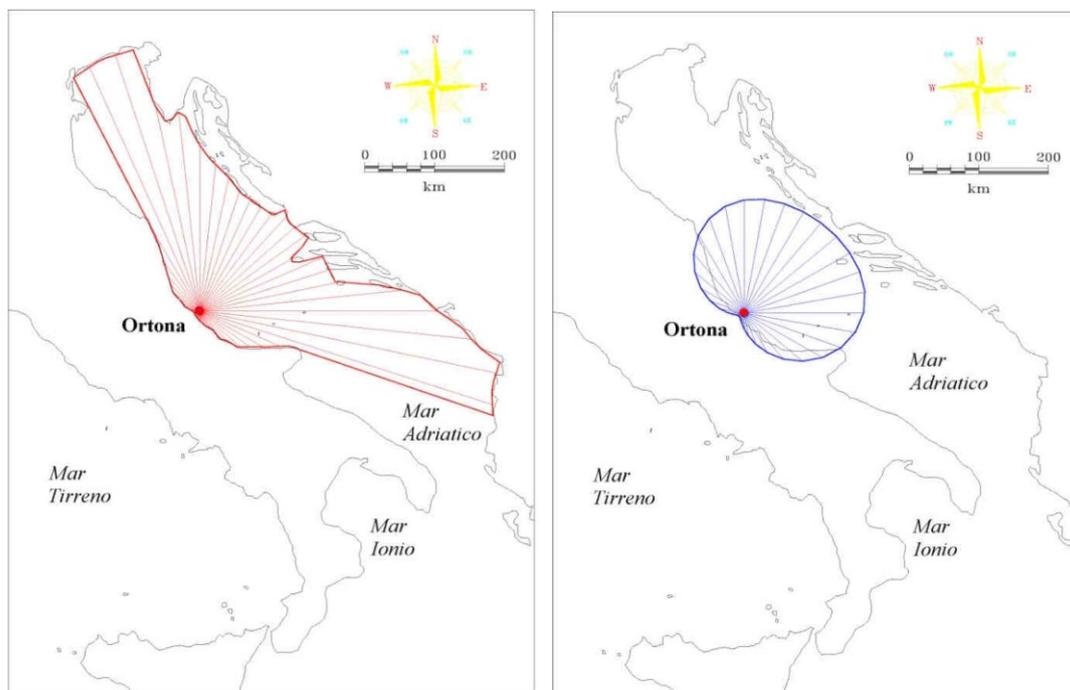


Figura 3-20 Porto di Ortona: fetch geografici (pannello di sinistra) fetch efficaci (pannello di destra)

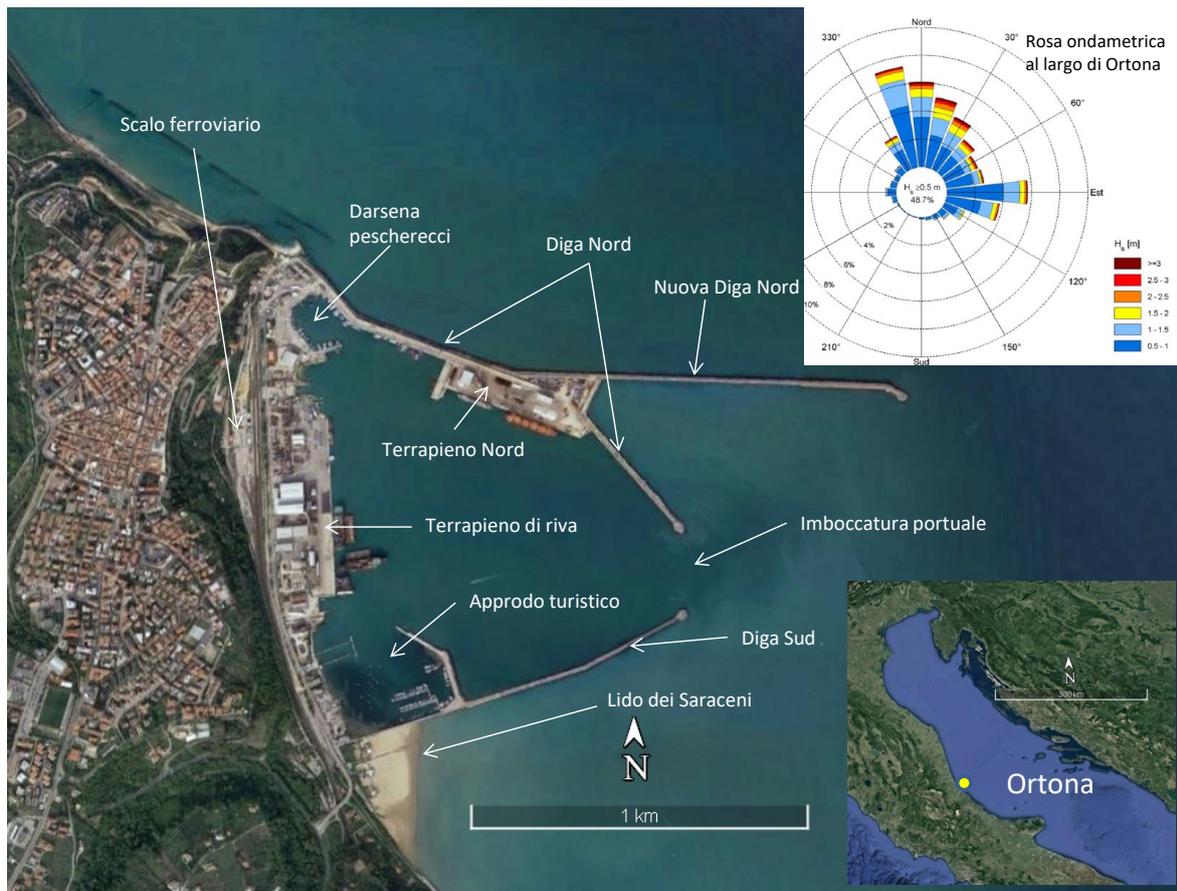


Figura 3-21. Porto di Ortona denominazione delle aree portuali e rosa ondometrica a largo del Porto

Lo specchio acqueo portuale, interamente conquistato al mare, è delimitato da due opere foranee, la diga Nord, che presenta due bracci, e la diga Sud.

Tra il 2008 e il 2009 è stata realizzata la Nuova diga Nord con l'obiettivo di spostare, insieme al prolungamento della diga Sud non ancora realizzato, l'imboccatura portuale su fondali naturali elevati dell'ordine dei -12,0 m sul l.m.m.. Il progetto definitivo e quello esecutivo nonché la direzione lavori della Nuova Diga Nord (realizzata in accropodi e in tetrapodi, questi ultimi solo per il radicamento a riva dell'opera) sono stati curati dalla Modimar s.r.l. per conto del Comune di Ortona che ha svolto il ruolo di stazione appaltante. La diga Nord è stata verificata su modello fisico dal LIAM (Laboratorio di Idraulica Ambientale e Marittima) dell'Università dell'Aquila con il coordinamento scientifico del Prof. Paolo De Girolamo. Attualmente l'imboccatura portuale, che, come detto, ricade su fondali naturali dell'ordine dei -6,0 ÷ -6,5 m sul l.m.m. è esposta al moto ondoso proveniente da Est.

Lo specchio d'acqua portuale interno compreso tra la Diga Nord e quella Sud presenta una superficie complessiva di circa 100 ettari mentre le aree a terra a servizio del porto presentano una superficie di circa 26 ettari, con un rapporto tra le superfici terra/acqua pari a circa 0,26. Tenendo conto che in un porto moderno ed efficiente tale rapporto tende ad assumere valori prossimi all'unità, risulta evidente l'attuale insufficienza degli spazi a terra disponibili.

Le attività portuali si sviluppano su quattro aree come sinteticamente illustrato nei punti seguenti.

- La prima è costituita dalla banchina Nord, dove si realizza gran parte del traffico commerciale che riguarda prevalentemente rinfuse solide e liquide (prodotti petroliferi). La banchina Nord è fondata alla profondità di -10,0 m sul l.m.m., anche se per problemi di insabbiamento dei fondali le massime profondità garantite sono dell'ordine dei -7,5 m. Il traffico petrolifero avviene lungo la parte orientale della banchina Nord che è collegata, tramite tubazioni, ai depositi costieri localizzati a Nord della città di Ortona.
- La seconda è costituita dal Mandracchio che delimita la darsena storica e dove ormeggia la flotta da pesca.
- La terza è costituita dalla banchina di riva, dove è garantito un tirante non superiore a -6,5 m. Non essendo ancora stato completato l'assetto planimetrico delle opere foranee previste dal PRP vigente, la banchina di riva è esposta al moto ondoso proveniente da Est e quindi è soggetta ad una evidente risacca portuale. La banchina di riva in parte è funzionale alle attività di supporto a due cantieri navali che svolgono attività di alaggio, varo e di manutenzione di motopescherecci, di imbarcazioni da lavoro e di imbarcazioni da diporto. Lungo la banchina di riva ormeggiano i mezzi a supporto delle piattaforme offshore gestite dall'ENI e occasionalmente navi per merci varie. Sul terrapieno delimitato dalla banchina di riva sono inoltre localizzati una serie di capannoni e di magazzini a supporto delle attività commerciali. Uno di essi è in concessione alla Walter Tosto S.p.a. che produce manufatti in acciaio anche di grandi dimensioni che vengono esportati via nave. Più recentemente la Micoperi S.p.a. ha ottenuto in concessione una parte della banchina di riva.
- La quarta area è quella dedicata alla nautica da diporto che è localizzata nella zona Sud del porto. Questa zona è schermata dal moto ondoso incidente proveniente da Est da una modesta opera di difesa. L'attività da diporto si svolge in modo precario e poco organizzato, con l'ormeggio delle imbarcazioni che avviene su gavitelli e su pontili galleggianti con carenza di servizi.

Un punto di forza del Porto di Ortona è costituito dal fatto che è fisicamente separato dalla città in quanto quest'ultima, come detto, è posta sul pianoro che sovrasta lo stesso porto.

Attualmente le banchine localizzate lungo la diga Nord e nel Mandracchio sono le più sicure da punto di vista nautico poiché sono quelle maggiormente protette dal moto ondoso incidente, mentre la banchina di riva, che, come detto, risulta direttamente esposta al moto ondoso proveniente da Levante che penetra liberamente nell'imboccatura portuale, è la banchina meno sicura.

La principale criticità che attualmente affligge il porto di Ortona è costituita dall'insabbiamento dell'imboccatura portuale e dello specchio d'acqua interno dovuta al fatto che non è stato ancora realizzato il prolungamento della diga Sud che, come previsto dal PRP vigente, porterebbe l'imboccatura portuale su fondali naturali di circa -12,0 m, ovvero su fondali decisamente superiori rispetto alla "profondità di chiusura" del litorale annullando in tal modo gli attuali fenomeni di sedimentazione dell'imboccatura portuale e del porto.

Ulteriori criticità riguardano:

- (i) la carenza lungo le banchine Nord e di riva di spazi a terra per svolgere la movimentazione delle merci e le attività portuali;
- (ii) la necessità di dare continuità tra la banchina Nord e la banchina di riva attualmente interrotte dalla presenza del bacino da pesca (Mandracchio);
- (iii) l'elevata penetrazione del moto ondoso proveniente da Est all'interno del bacino portuale che limita l'operatività della banchina di riva;
- (iv) la carenza di organizzazione e dei servizi per il diporto nautico.

3.4.2 Ambito portuale

L'ambito portuale riportato nel SID è pressoché coincidente con l'ambito portuale riportato nel PRP vigente.

3.4.3 Accessibilità marittima

L'attuale imboccatura portuale indicata in Figura 3-21 è posta sulla batimetrica naturale $-6,0 \div -6,5$ m sul l.m.m. per cui l'accessibilità nautica è fortemente limitata dai fondali tanto che le navi commerciali di maggiori dimensioni e pescaggi che scalano il porto (navi Panamax) lo devono fare in condizioni di allibio.

Il prolungamento della diga Sud previsto dal PRP vigente consentirà di portare i fondali di imboccatura a profondità pari a circa $-12,0$ m sul l.m.m. locale, consentendo in tal modo l'accesso in sicurezza al porto alle navi Panamax in sicurezza.

3.4.4 Accessibilità e collegamenti terrestri di ultimo miglio

Per quanto riguarda la viabilità stradale, l'accesso al porto avviene al termine di via del Porto e di via Cervana. Mentre la prima collega il porto con il centro storico di Ortona, via Cervana rappresenta il percorso d'accesso al porto per i mezzi pesanti legati al traffico commerciale del porto che attraverso un sovrappasso supera la linea ferroviaria Adriatica e raggiunge la strada statale SS16. Questa strada, a differenza di quanto avviene in molti altri centri lungo la costa, viaggia tangenziale al centro abitato di Ortona. Il collegamento con l'Autostrada A14 (E55) risulta non particolarmente agevole in quanto dalla SS16 non è permesso ai veicoli pesanti, in particolare a quelli con massa a pieno carico superiore alle 6,5 t, raggiungere la SS538 e quindi il casello di Ortona. I veicoli pesanti sono quindi costretti a raggiungere lo svincolo successivo in corrispondenza dell'Ospedale di Ortona per poi seguire la strada provinciale Santa Liberata. Molti dei veicoli pesanti diretti a Pescara e Chieti e ad altre aree industriali di una qualche importanza utilizzano la SS16 e non la parallela A14. Questo fenomeno è dovuto da una parte alla vicinanza di queste aree, distanti non molto più di una ventina di km, e dall'altra dalla relativa lontananza del casello di Ortona sulla A14 dal porto. Attraverso l'Autostrada A14 il porto è collegato sia al Nord Italia sia al Molise e alla Puglia in direzione opposta.

Il Porto di Ortona è situato a poca distanza dalla stazione ferroviaria di Ortona ed è dotato di un binario di raccordo che unisce il molo nord con la stazione ferroviaria. Il binario di raccordo è lungo qualche centinaio di metri e si raccorda al quarto binario della stazione che, in questi casi, funge da binario di arrivo/partenza.

3.4.5 Valutazione Rischio d'Area

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha elaborato il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) che individua i potenziali scenari incidentali all'interno dell'area portuale di Ortona, con le relative distanze di danno e frequenze di occorrenza. Il Rapporto, che contiene anche l'analisi di compatibilità territoriale elaborata con i criteri del D.M. 09.05.2001³⁷, costituisce la base informativa della valutazione di rischio d'area del presente paragrafo che è stata elaborata con metodologia e criteri analoghi a quelli già descritti nel caso del Porto di Ancona.

³⁷ D.M. 09.05.2001 - Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante

Le potenziali sorgenti di rischio si collocano all'estremità orientale del Pontile della Banchina Nord, nell'area di pertinenza ENI (Figura 3-22), dove attraccano le navi che trasportano prodotti petroliferi e negli oleodotti che trasferiscono tali prodotti verso il Deposito ENI ubicato all'esterno dell'area portuale.



Figura 3-22 - Posizione del terminale petrolifero ENI.

Gli oleodotti corrono per circa 850 m lungo il limite orientale nell'area portuale, dalla Banchina Nord fino al Molo Motopescherecci, proseguendo all'esterno dell'area portuale, lungo la costa, parallelamente a una pista ciclabile per un tratto di circa 200 m; sono presenti:

- un oleodotto con diametro di 12" che collega direttamente il Pontile con il Deposito e trasporta gasolio con una portata di 650 m³/h;
- due oleodotti con diametro di 8" che trasportano benzina e collegano il Pontile con la Stazione Booster di Ortona; essi sono posti in serie ad un oleodotto con diametro di 12" che va dalla Stazione Booster al Deposito; normalmente la benzina viene scaricata sulle due linee da 8" con una portata di 570 m³/h

Le operazioni di scarica dei prodotti petroliferi hanno una frequenza massima di due volte a settimana e ciascuna ha una durata di circa 12 ore.

Il terminal petrolifero ENI della Banchina Nord è attività soggetta al D.Lgs 105/2015 ed è dichiarato nella Notifica del Deposito ENI SpA redatta ai sensi dell'art. 13 del decreto citato.

Le ipotesi incidentali considerate nel RISP sono estratte dal Rapporto di Sicurezza redatto dal Gestore ENI ai sensi del D.Lgs 105/2015 e sono quelle relative a rilasci di benzina, che è il prodotto più pericoloso per il suo basso punto d'infiammabilità e la sua volatilità; tali ipotesi comprendono:

- Collisione nave-cisterna-molo;
- Incendio del prodotto a bordo;
- Perdita significativa da tubazione;
- Perdita significativa da bracci di scarico.

L'evento "Collisione nave-cisterna-molo" può verificarsi durante le fasi di ormeggio e disormeggio a causa di errori umani durante le manovre, oppure a seguito di un guasto al motore che ne compromette l'avviamento, lasciando l'imbarcazione in balia delle correnti oppure a causa della rottura dei cavi di ormeggio; tuttavia, nel Rapporto di Sicurezza redatto dal Gestore ENI lo scenario non si è ritenuto significativo e tale da essere sottoposto a calcolo di frequenza e distanze di danno, perché le navi sono di piccola stazza e, in caso di collisione, le conseguenze sarebbero circoscritte allo scafo della nave senza produrre danneggiamenti gravi sugli impianti di coperta.

Per disposizione operativa, in condizioni metereologiche sfavorevoli sono vietate tutte le operazioni di scarica dei prodotti e tenuti chiusi tutti i portelli e i boccaporti per evitare che scariche atmosferiche possano innescare i vapori di idrocarburi. Inoltre, tutti gli sfiati delle cisterne vengono convogliati in zona sicura posta a prua della nave e in altezza. Soltanto i piccoli bocchelli posti sui boccaporti vengono saltuariamente aperti per la verifica del livello di liquido nella cisterna, ma tali portelli sono muniti di retina tagliafiamma. Pertanto, l'"incendio a bordo" non è stato oggetto di ulteriore valutazione quantitativa.

L'evento di rottura catastrofica dell'oleodotto non è stato considerato in quanto si ritiene estremamente improbabile all'interno dell'area portuale. L'oleodotto, infatti, è protetto dal muro paraonde su un lato e dalla scogliera dall'altro e, ragionevolmente, si ritiene che non possa essere esposto ad urti tali da provocarne il tranciamento.

Anche la rottura catastrofica dei bracci di scarico è stata ritenuta improbabile. Essa potrebbe avvenire in caso di importanti spostamenti della nave cisterna durante la scarica per effetto di moto ondoso; ma tutte le operazioni (ormeggio della nave e scarica dei prodotti) si eseguono solo in condizioni meteomarine sicure e con l'assistenza di piloti, ormeggiatori e Guardia Fuochi. In caso di peggioramento delle condizioni meteomarine si dispone l'interruzione delle operazioni ed il disormeggio immediato della nave.

Gli scenari incidentali indicati nel RISP sono "Pool Fire" che si verificano in caso di innesco immediato e "Flash Fire" che si verificano in caso di innesco ritardato.

Altre merci, diverse dai prodotti petroliferi, sbarcate, movimentate e in sosta nelle banchine commerciali, comprendono:

- cereali
- derrate alimentari, mangimi, oleaginosi, sale
- minerali, cementi, calce
- prodotti metallurgici.

Solo i cereali presentano caratteristiche di pericolosità per le possibili sospensioni di polveri durante la loro movimentazione del prodotto che potrebbero generare scenari di esplosione, in caso di innesco. Tuttavia, sono adottate procedure di sbarco/imbarco diretto delle merci pericolose che prescrivono modalità tali da rendere trascurabile e non significativo il rischio di formazione ed esplosione di polveri cerealicole.

Per ciò che concerne le attività di rifornimento a mezzo di distributori fissi di carburante, esse sono soggette ai controlli dei VVF ai sensi del D.P.R. 151/2011 e le misure di prevenzione incendio adottate si ritengono sufficienti a ridurre il rischio di incidente ad un livello accettabile.

3.4.5.1 Popolazione esposta

Nell'area demaniale la presenza di popolazione è determinata da interesse turistico (in particolare Banchina Saraceni e molo turistico), dalla vicinanza con aree comunali, dalle attività lavorative che si svolgono presso le aziende e i servizi del porto. La tabella che segue riporta un elenco degli elementi vulnerabili identificati all'interno dell'area portuale.

Tabella 3-6 Elementi vulnerabili del porto di Ortona.

Elementi vulnerabili	Ubicazione	Descrizione vulnerabilità
Via Cervana	Via di collegamento tra area pescherecci. Banchina Riva e Riva Nuova e area turistica	La strada, di pertinenza comunale, percorre la recinzione dell'area portuale fino al varco di accesso ed è interessata da traffico veicolare sia cittadino che di mezzi pesanti appartenenti alle ditte operanti sulle Banchina di Riva e di Riva Nuova. A questi si aggiunge il traffico dovuto ai mezzi che trasportano le merci da e verso il Molo Nord. Sulla strada stessa è presente anche un marciapiede per il traffico pedonale con affiancata una pista ciclabile. La vulnerabilità della zona è dovuta all'intenso traffico di persone e operatori portuali.
Stazione di Ortona	Spazio retrostante Banchina Riva e Riva Nuova	La stazione è interessata sia da traffico passeggeri che da quello merci .
Stazione Marittima	Molo Motopescherecci	Area con presenza di persone
Piazzetta Caduti del Mare	Adiacente sede della Capitaneria di Porto	Area in corrispondenza di piazzali e banchine limitrofe al tratto dell'oleodotto di proprietà ENI S.p.A.. In tale area si rileva una presenza non trascurabile di persone sia a livello commerciale, turistico che cittadino
Spiaggia Lido Saraceni	A sud del Molo Saraceni	La spiaggia Lido dei Saraceni è ubicata all'interno del piccolo golfo di Ortona; si trova tra il porto turistico di Ortona ed il tracciato della vecchia ferrovia. L'area ospita n. 3 stabilimenti balneari che offrono i vari servizi di balneazione e ristorazione, ed una zona di spiaggia libera. Risulta essere molto frequentata durante tutto l'anno e in estate anche negli orari serali.
Spiaggia Della Ritorna	A Nord del Molo Motopescherecci	Spiaggia formata da una piccola insenatura alle spalle del faro di Ortona, sotto il castello Aragonese. Il livello di frequentazione risulta essere minore rispetto alla Spiaggia Lido Saraceni sia per la minore estensione, sia per il fondale roccioso caratteristico del tratto di costa che la interessa.
Porto Turistico	Molo Saraceni	L'area ospita tutte le funzioni relative alla nautica da diporto, ovvero attività legate al turismo nautico e attività di circoli velici e nautici, per le cui imbarcazioni è previsto l'ormeggio in darsena o su gavitelli. Il porto turistico ha una capienza totale di circa 400 posti barca ed il livello di frequentazione maggiore è previsto nei mesi estivi
Mercato Ittico	Molo Motopescherecci Via Cervana	Il mercato ittico all'ingrosso di Ortona è costituito da locali e attrezzature messi a disposizione degli operatori economici, nonché dai servizi necessari per il funzionamento del mercato stesso. Nel mercato avviene la contrattazione, mediante asta pubblica, dei prodotti ittici conferiti da produttori singoli e associati, nonché da operatori commerciali all'ingrosso

3.4.5.1.1 Compatibilità territoriale e mappatura del rischio d'area

La distribuzione delle aree portuali nelle categorie territoriali definite dal D.M. 09/05/2001 è illustrata nella seguente Figura 3-23 sintetizzando le categorie di riferimento nella Tabella 3-7.

L'assegnazione delle categorie è stata eseguita in base alla densità di popolazione nelle diverse zone.

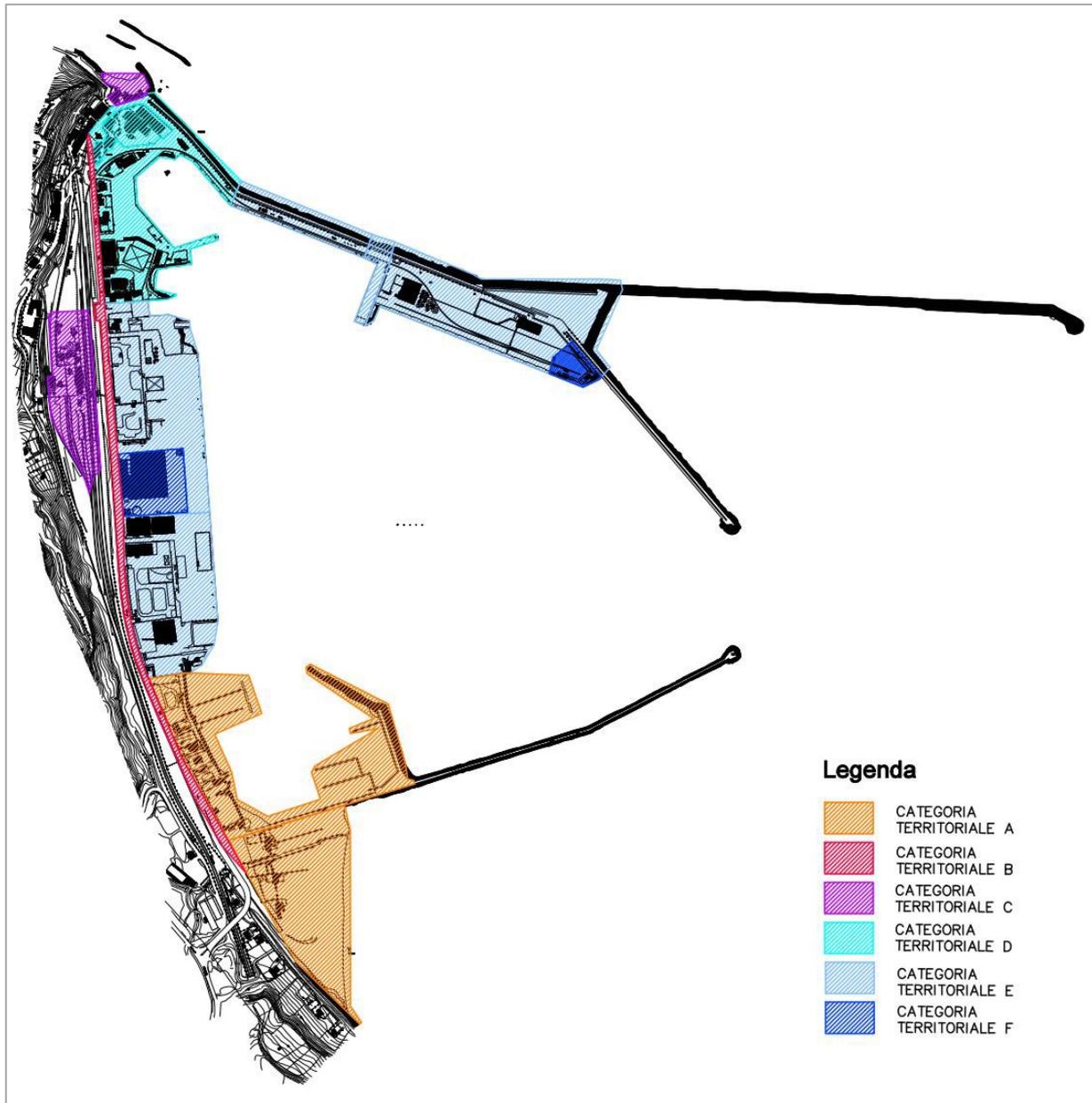


Figura 3-23 Categorie territoriali delle zone portuali

L'analisi della compatibilità territoriale secondo i criteri del D.M. 09/05/2001 ha riguardato solo le zone raggiunte dai cerchi di danno degli scenari incidentali generati dai rilasci di benzina. Sono state, pertanto, escluse dall'analisi la Banchina di Riva e Riva Nuova, l'area di pertinenza aziendale di Walter Tosto S.p.A, la Stazione Ferroviaria di Ortona, il porto Turistico e la spiaggia del Lido Saraceni.

La maggiore parte della Banchina Nord, il Molo Martello e la Banchina Commerciale si caratterizzano come categorie territoriali E; esse sono interessate da presenza prevalente di lavoratori addestrati per le loro mansioni, consapevoli dei rischi professionali a cui sono esposti e protetti, quando necessario, da idonei dispositivi di protezione individuale. Nella Banchina Nord, all'estremità Sud, è collocata l'area ENI S.p.A di attracco e scarica dei prodotti petroliferi, che si configura come categoria F non essendo interessata da

presenza ordinaria e permanente di persone; gli operatori ENI e il personale delle navi sono presenti solo durante le operazioni di scarica. L'intera Banchina Nord, il Molo Martello e la Banchina Commerciale soddisfano i requisiti di compatibilità territoriale richiesti dal D.M. 09/05/2001.

Il "Molo Moto pescherecci", la zona di occupazione della stazione Marittima e dell'agenzia delle Dogane rientrano nella categoria territoriale D, essendo caratterizzate da maggiore presenza di popolazione comprendente sia lavoratori che civili (cittadini e turisti) in transito e anche da affollamento al chiuso.

La piccola insenatura nota come Spiaggetta della Ritorna, che si trova alle spalle del faro posto sul radicamento a terra della vecchia diga nord, è interessata da presenza di cittadini e turisti (al massimo 100 persone) ma con permanenza comunque limitata; ad essa è stata assegnata la categoria territoriale C.

La mappatura della compatibilità territoriale è mostrata nella seguente Figura 3-24. Gli scenari generati da rilasci di benzina dai bracci di scarico sono caratterizzati da conseguenze e frequenze di accadimento che risultano compatibili con la categoria territoriale F dell'area di pertinenza dell'ENI e con la categoria territoriale E della Banchina Nord.

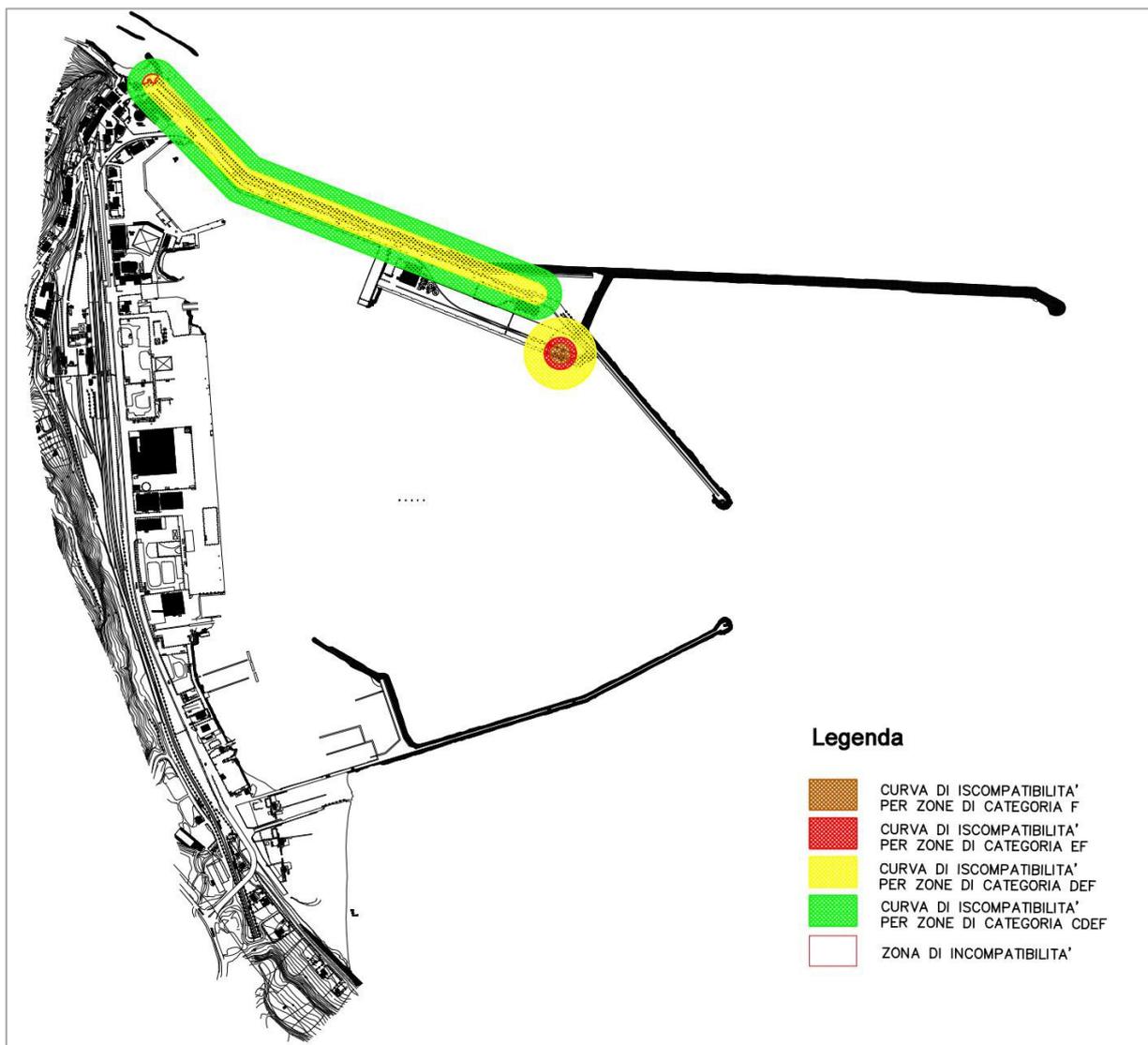


Figura 3-24 - Mappa di compatibilità territoriale

Il tratto di oleodotto fuori terra che attualmente percorre l'area portuale dalla Banchina Nord al Molo Motopescherecci genera due aree di danno compatibili con la categoria territoriale E della zona comprendente la Banchina Nord, il Molo Martello e la Banchina Commerciale e con la categoria territoriale D del Molo Motopescherecci.

La Spiaggia della Ritorna ha una limitata porzione (ampiezza di 22 m) rientrante nell'area di danno del rilascio da oleodotto che, per valori soglia e frequenze di accadimento, non è compatibile con la propria categoria territoriale C; la piccola area di incompatibilità è evidenziata di rosso nella Figura 3-24.

Tale incompatibilità, tuttavia, si rivela marginalmente critica grazie ai contributi mitigativi derivanti dalla collocazione della spiaggia ad un livello inferiore rispetto a quello della condotta, dall'affollamento limitato, anche in periodi estivi, per la limitata accessibilità da terra e presenza di fondale roccioso nonché dall'azione di schermatura del muro paraonde del Molo Nord.

Nella Figura 3-25 sono mostrate le curve di rischio locale ottenute dalla ricomposizione degli scenari incidentali descritti nelle pagine precedenti.

Le curve di isorischio che rappresentano frequenze pari a 10^{-6} eventi/anno costituiscono il perimetro di aree con eventi incidentali credibili; all'esterno di tali curve il rischio può considerarsi accettabile.

Nel caso di nostro interesse, la curva colorata in arancione è quella che racchiude la zona entro la quale la frequenza di incidente è superiore a 10^{-6} eventi/anno e le ipotesi di incidente si configurano come credibili; la curva di rischio credibile circoscrive l'area di pertinenza ENI in cui si svolgono le operazioni di scarica di prodotti petroliferi. All'interno di tale area si collocano anche le curve più ristrette, rappresentative di livelli di rischi con frequenze pari a 10^{-5} eventi/anno (curva viola) e 10^{-4} eventi/anno (curva rossa).

La zona dei rischi credibili è accessibile esclusivamente ai lavoratori addetti alle operazioni di attracco e scarica, che hanno consapevolezza dei rischi presenti, sono addestrati per prevenirli e contrastarli e sono dotati di dispositivi di protezione individuale.

Le zone portuali interessate da presenza di cittadini, turisti e lavoratori di altre aziende ed Enti presenti nel Porto si trovano fuori e lontane dalle curve di rischio locale rappresentative di eventi incidentali credibili.

Lungo gli oleodotti si dispongono curve rappresentative di frequenze inferiori a 10^{-8} eventi/anno e che esprimono, quindi, una condizione di rischio accettabile.

Entro queste curve si colloca anche la Spiaggia della Ritorna e ciò conferma che è marginale l'incompatibilità territoriale rilevata per una piccola parte di essa.

Nella Figura 3-26 è rappresentata la ricomposizione degli scenari incidentali richiamati nelle pagine precedenti in termini di *Rischio Sociale*. Il rischio sociale resta sempre all'interno della regione di accettabilità e interessa un numero limitato di persone esposte, che sono gli operatori addetti dell'area ENI e il personale di bordo della nave di prodotti petroliferi.

Tabella 3-7 Categorie territoriali del porto di Ortona

Categorie territoriali del porto di Ortona	
CATEGORIA A	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia superiore a 4,5 m³/m² • Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità - ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc. (oltre 25 posti letto o 100 persone presenti) • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto - ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali, ecc. (oltre 500 persone presenti). • Spiaggia Lido Saraceni • Porto turistico
CATEGORIA B	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 4,5 e 1,5 m³/m² • Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità - ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc. (fino a 25 posti letto o 100 persone presenti) • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto - ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali, ecc. (fino a 500 persone presenti) • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso - ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università, ecc. (oltre 500 persone presenti) • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio - ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. (oltre 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, oltre 1000 al chiuso). • Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (movimento passeggeri superiore a 1000 persone/giorno) • Via Cervana
CATEGORIA C	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 1,5 e 1 m³/m² • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso - ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università, ecc. (fino a 500 persone presenti) • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio - ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. (fino a 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, fino a 1000 al chiuso; di qualunque dimensione se la frequentazione è al massimo settimanale) • Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (movimento passeggeri fino a 1000 persone/giorno) • Stazione di Ortona • Mercato Ittico • Spiaggia della Ritorna
CATEGORIA D	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 1 e 0,5 m³/m² • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante, con frequentazione al massimo mensile - ad esempio fiere, mercatini o altri eventi periodici, cimiteri, etc. • Piazzale dei Caduti e Molo Motopescherecci • Uffici della Capitaneria di Porto (Stazione Marittima)
CATEGORIA E	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia inferiore a 0,5 m³/m² • Insediamenti industriali, artigianali, agricoli, e zootecnici • Aree industriali a rischio medio e basso/Zona cantieristica navale (Banchina Riva, Banchina di Riva Nuova) • Aree di deposito in concessione alle imprese di cui all'art. 16 della legge n. 84/1994 (Banchina Nord, Molo Martello, Banchina Commerciale, Molo Mandracchio)
CATEGORIA F	<ul style="list-style-type: none"> • Area entro i confini dello stabilimento • Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone • Confini aziendali Walter Tosto S.p.A. • Confini concessione terminal petrolifero ENI S.p.A

PORTO DI ORTONA

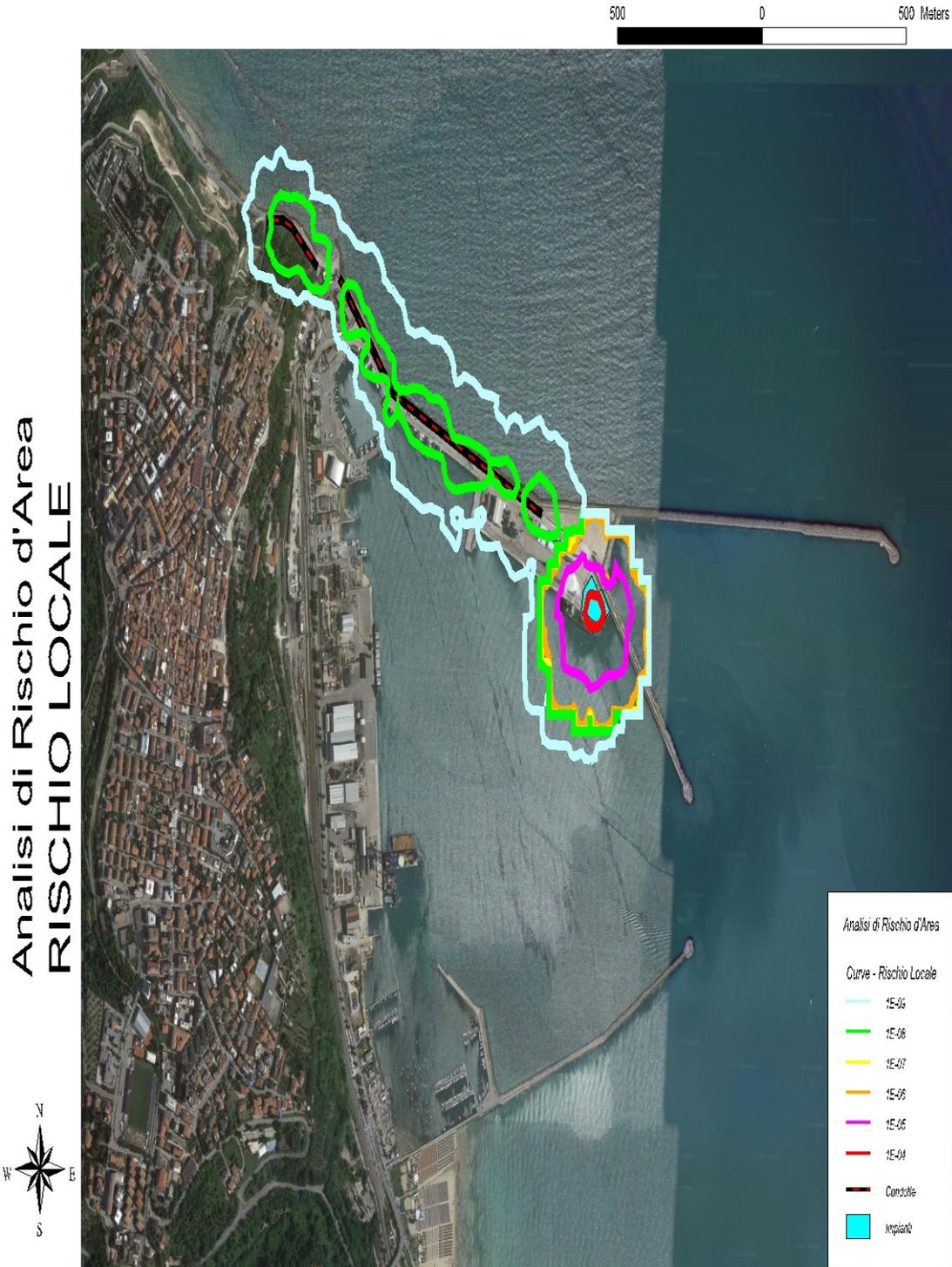


Figura 3-25 - Mappa del Rischio Locale nel Porto di Ortona.

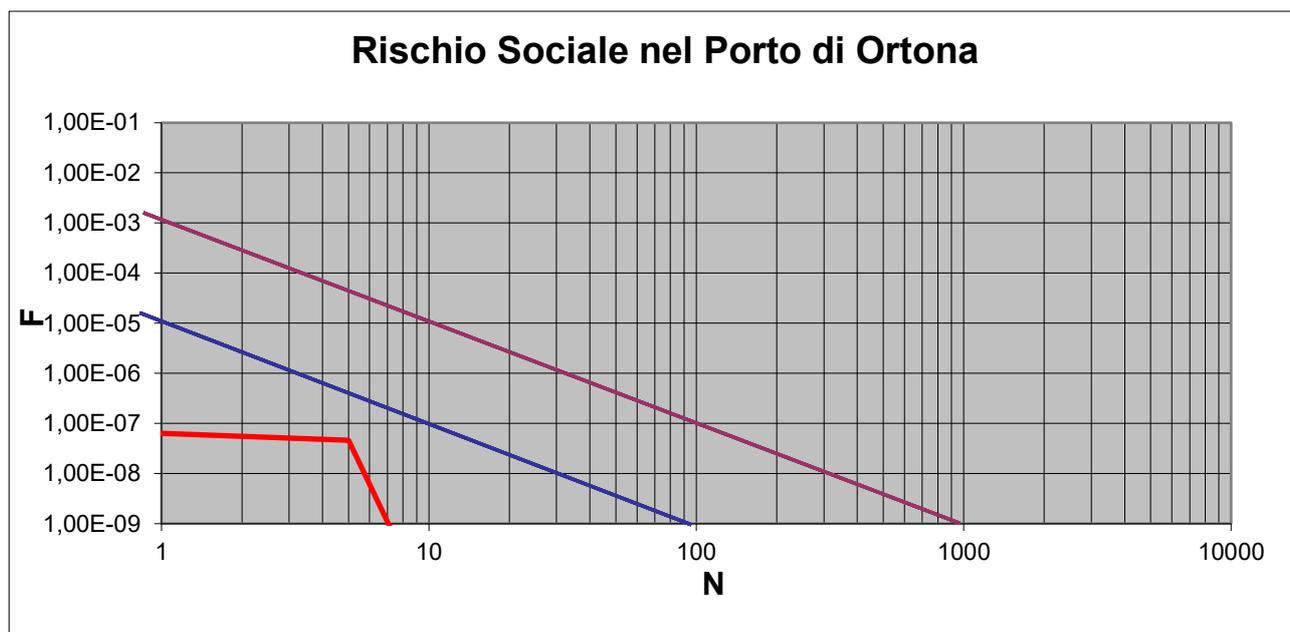


Figura 3-26 - Diagramma del Rischio Sociale nel Porto di Ortona

3.4.5.2 Conclusioni e proposte

I risultati della valutazione del rischio d'area non evidenziano criticità e confermano che Ortona, nell'ambito del sistema portuale complessivo dell'Adriatico Centrale, può mantenere la propria funzione di porto commerciale.

In una prospettiva di sviluppo di tale funzione che sia anche qualificata dalla crescita dei livelli di sicurezza, è auspicabile spostare gli attracchi petroliferi all'imboccatura del porto, in una zona meglio isolata rispetto agli altri traffici che interessano il porto. In tal modo si otterrebbero:

- minori rischi di interferenze fra operazioni relative a prodotti petroliferi e operazioni riguardanti altre merci;
- maggiore disponibilità di spazi per la movimentazione di container di merci varie, impegnando a tali scopi l'intera Banchina Nord e operando a distanze ampiamente superiori rispetto alle massime distanze di danno e, verosimilmente, in posizioni non esposte ad effetti domino in caso di incidente.

La nuova area destinata agli attracchi petroliferi dovrebbe disporre di fondali protetti da fenomeni di insabbiamento e con profondità idonee al pescaggio delle navi cisterna, per contrastare i rischi di arenamento.

Sarebbe opportuno potenziare le protezioni degli oleodotti nel tratto che interessa la Spiaggia della Ritorna con schermature resistenti al fuoco. Tali protezioni potrebbero estendersi anche al tratto di circa 200 m in cui gli oleodotti corrono paralleli alla pista ciclabile, subito dopo aver lasciato l'area portuale.

3.4.6 Traffici marittimi e passeggeri

Le statistiche sui traffici marittimi redatte dall'Autorità di Sistema evidenziano che il porto di Ortona registra la movimentazione di merci sia in sbarco sia in imbarco. In particolare, il traffico commerciale è risultato nel 2020 pari a circa 1.040.000 tonnellate di cui circa 403.000 tonnellate di rinfuse liquide e 637.000 tonnellate

di rinfuse solide e veicoli. Mentre questa componente relativa ai veicoli in export è di entità ridotta, tra le rinfuse solide si deve segnalare il traffico di cereali (circa 300.000 tonnellate), di prodotti metallurgici (circa 150.000 tonnellate) e di minerali grezzi e manufatti (oltre 60.000 tonnellate). Negli ultimi anni l'entità dei traffici commerciali è risultata costante con modeste oscillazioni.

Il porto di Ortona ha registrato negli ultimi anni anche un traffico passeggeri. In particolare, lo scalo registrava, prima della pandemia, circa 20 toccate l'anno di un servizio di crociere che scalava anche il porto di Pesaro producendo un numero di passeggeri in transito di poco inferiore alle 1.000 unità annuali. Nel 2020 e nel 2021, in conseguenza della pandemia, questi traffici non sono stati effettuati mentre le statistiche del traffico dei primi 6 mesi del 2022 registrano un ritorno del traffico crocieristico anche se in quantità ridotte.

3.5 Porto di Pesaro

3.5.1 Aspetti generali

Il Porto di Pesaro (vedi Figura 3-27) è localizzato nell'omonima provincia della regione Marche, circa 30 miglia nautiche a Nord-Est del porto di Ancona, su un litorale sabbioso protetto sia a Nord che a Sud del Porto da opere di difesa costiera.

Nella Figura 3-28 sono riportati i fetch geografici ed efficaci del Porto che forniscono l'esposizione potenziale al moto ondoso mentre nella Figura 3-29 è riportata la rosa ondometrica media annuale ottenuta a largo del Porto di Pesaro sulla base dei dati in re-analisi ricostruiti dall'ACMWF (European Centre for Medium-Range Weather Forecast) la quale conferma che il Porto è esposto al moto ondoso proveniente dal I e dal II quadrante con la traversia principale costituita dal moto ondoso proveniente dal settore settentrionale.

L'imboccatura portuale, del tipo a bacino, è protetta dalla diga principale "a gettata" posta ad Est dell'imboccatura e dal molo di sottoflutto, anch'esso a gettata, posto ad Ovest della stessa imboccatura.

Il porto è sorto in origine come porto canale posto lungo il Fiume Foglia. Attualmente però il porto è idraulicamente separato dal fiume anche se viene ancora erroneamente classificato come porto canale.

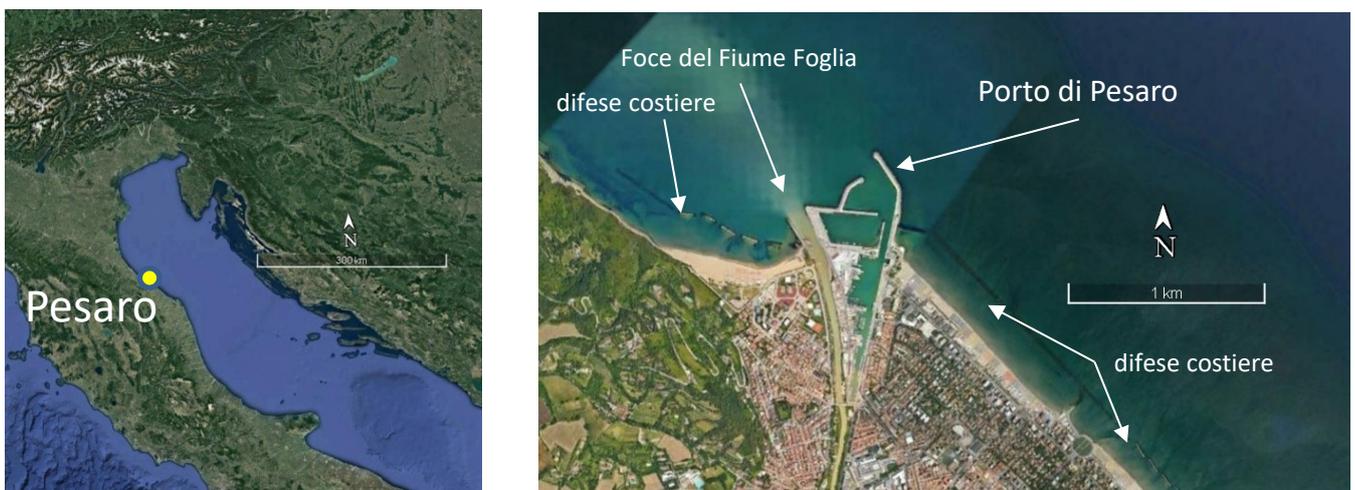


Figura 3-27 Porto di Pesaro: inquadramento geografico.

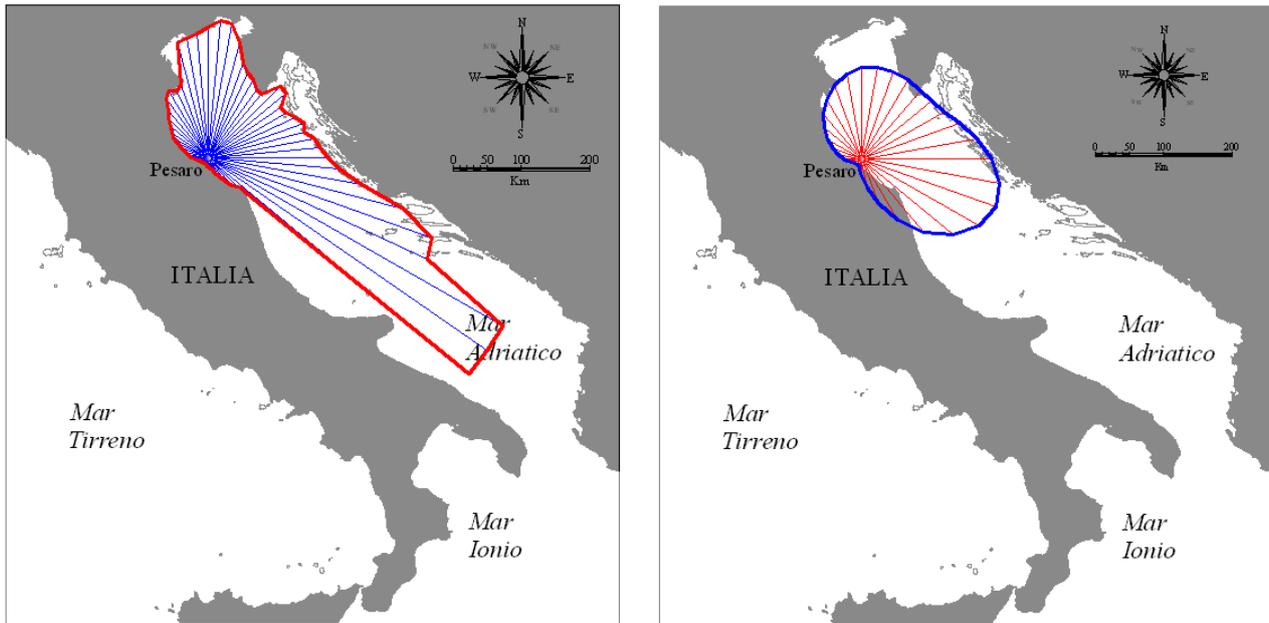


Figura 3-28 Porto di Pesaro: Fetch geografici (pannello di sinistra) e fetch efficaci (pannello di destra).

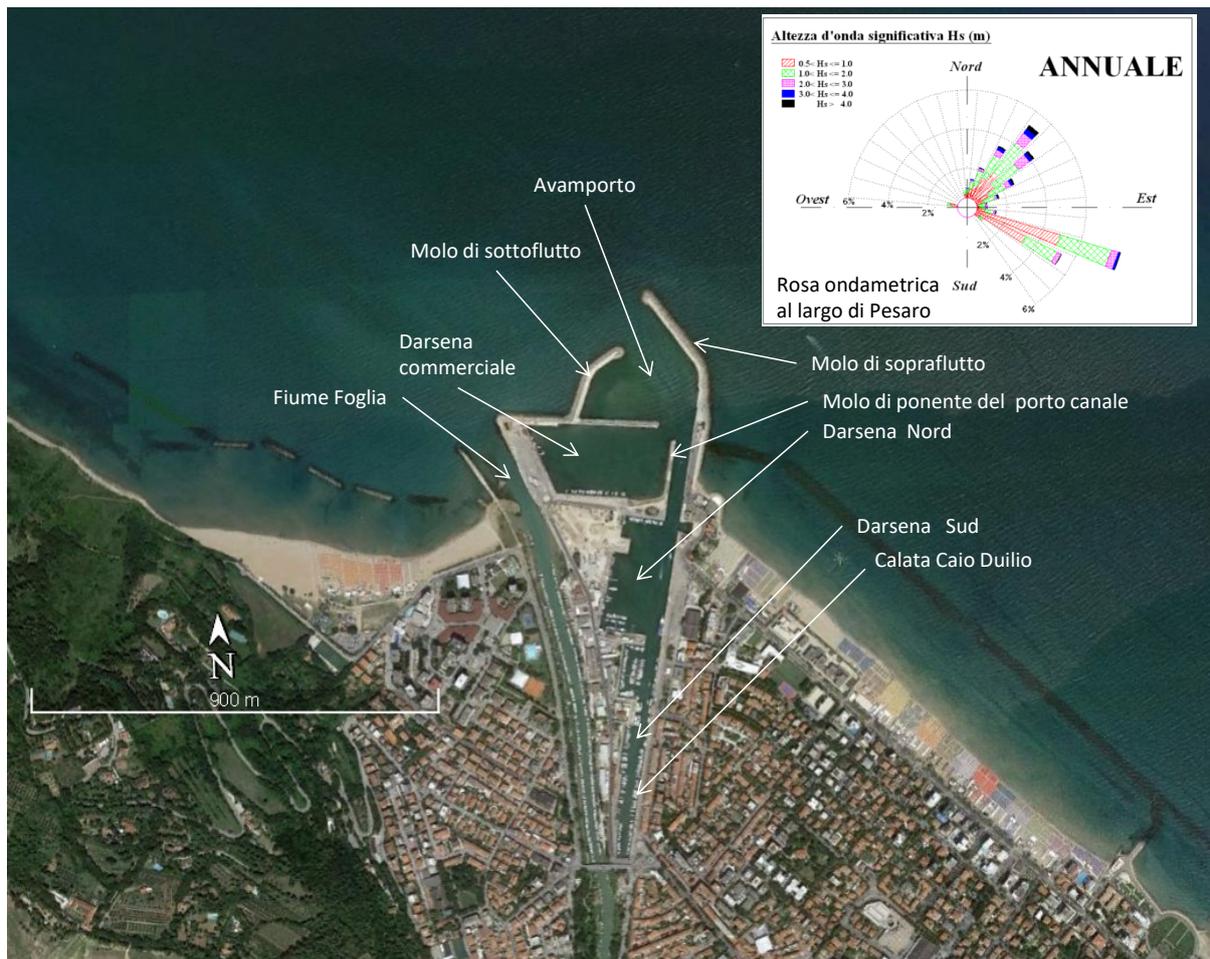


Figura 3-29 Porto di Pesaro: denominazioni delle aree portuali.

Il porto è inserito nel centro urbano e costituisce per la città di Pesaro un polo di attrazione economica e sociale molto importante, intimamente legato con la storia e la tradizione della marineria locale.

Il porto, planimetricamente di forma triangolare allungata, presenta l'asse principale orientato lungo la direzione Nord-Sud.

La costa adiacente, di natura prevalentemente sabbiosa, è orientata grossomodo lungo la direzione NW-SE.

Lo specchio d'acqua portuale è suddividibile in tre zone: l'avamposto, la darsena commerciale e il porto storico.

Partendo da Nord, la prima zona è costituita dall'avamposto che è stato completato in epoca recente in attuazione al Piano Regolatore Portuale del 2004. L'avamposto è protetto dalla traversia principale dal molo di sopraflutto di lunghezza pari a circa 490 m e dalle onde provenienti da Nord dal molo di sottoflutto di lunghezza pari a circa 190 m.

L'imboccatura portuale presenta profondità comprese tra circa -6,0 m e -5,0 m sul l.m.m. che nell'avamposto tendono a ridursi. La larghezza utile del canale di accesso (orientato lungo la direzione 330° N) all'imboccatura portuale è pari a circa 70,0 m.

La seconda zona è costituita dalla darsena commerciale, di forma trapezia, interamente conquistata al mare. La darsena è collegata all'avamposto con una stretta imboccatura di larghezza pari a circa 30,0 m e profondità non superiori a -4,0 m sul l.m.m. La darsena, che presenta profondità modeste non superiori a -2,0 ÷ -3,0 m. che si riducono in prossimità delle banchine, è separata dal mare aperto e dall'avamposto da un antemurale a gettata, orientato lungo la direzione E-W, di lunghezza pari a circa 300,0 m.

L'ulteriore zona di specchio acqueo è costituita dal "porto storico", posto a Sud della darsena commerciale e da essa separato, che è stato conquistato a terra mediante escavazione dei fondali. E' collegato all'avamposto da uno stretto canale di larghezza di circa 35,0 m, lunghezza pari a circa 250,0 m e profondità comprese tra -4,0 e -4,5 m sul l.m.m. locale. L'imboccatura del canale, posta ad Est di quella della darsena commerciale, risulta indipendente da quest'ultima.

Il porto interno è suddividibile in due zone. La prima (Darsena Nord o "bacino di espansione"), posta subito a sud del canale di collegamento con l'avamposto, presenta una larghezza media di circa 120,0 m. La seconda (darsena Sud), posta a Sud di quest'ultima, è molto più stretta presentando una larghezza media non superiore a 30,0 ÷ 40,0 m.

Con riferimento al Piano Regolatore Portuale del 1961, le massime profondità di dragaggio delle due zone sono pari a -4,0 m sul l.m.m. Presumibilmente anche le relative banchine sono state dimensionate per tali profondità. Occorre osservare che per consentire l'ingresso del naviglio di maggiori dimensioni che, come appresso specificato, frequenta la darsena Nord, nella zona centrale di tale darsena sono presenti profondità anche maggiori a -4,0 m sul l.m.m. Tali profondità vengono mantenute mediante escavazione periodica dei fondali.

Attualmente le principali attività del porto si sviluppano in queste due darsene.

Essendo la darsena Nord caratterizzata da una maggiore larghezza, in essa sono accolte le navi di maggiori dimensioni. In particolare sul lato occidentale della darsena sono localizzati i cantieri navali dove vengono

costruiti anche “superyacht”. Sul lato orientale della darsena, delimitata dalla Calata Caio Duilio, si ormeggia occasionalmente il naviglio commerciale dedicato prevalentemente al traffico di rinfuse solide.

Il traffico petrolifero che una volta si sviluppava nella darsena Nord oggi è stato completamente abbandonato.

A causa della limitazione dei fondali della stessa darsena e dell’imboccatura portuale, le navi di maggiori dimensioni riescono ad entrare e ad uscire dal porto solo con condizioni di moto ondoso e marea favorevoli.

Nella darsena Sud del porto interno trovano ricovero il naviglio da pesca e il mercato ittico (lungo la zona centrale della Calata Caio Duilio) ed il diporto nautico.

La nautica minore, costituita da gommoni, derive e piccoli gozzi, viene ormeggiata e ricoverata lungo le sponde sinistra e destra idraulica del fiume Foglia.

Poiché il porto interno è delimitato ad ovest dal Fiume Foglia, a sud dalla viabilità di attraversamento dello stesso fiume e ad Est dal nucleo urbano di Pesaro, si può affermare che per ragioni fisiche il porto interno non può essere ulteriormente esteso.

3.5.2 Ambito portuale

Come già accennato il porto per le sue origini storiche di fatto è “incuneato” nel centro marinaro della città di Pesaro e ciò rende complessa l’individuazione dell’ambito portuale “strictu sensu” e soprattutto la sua ripartizione in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città.

Si evidenziano le seguenti problematiche:

- la dividente del Demanio Marittimo come desumibile dal portale web del Sistema Informativo Demanio (SID) ingloba in qualche misura la sponda destra del Fiume Foglia che invece dovrebbe essere integralmente ricompresa nel demanio idrico fluviale di competenza della Regione Marche;
- sulla base della documentazione in possesso dell’Autorità di Sistema Portuale il limite delle competenze territoriali esclude la sponda destra del Fiume Foglia;
- per la Calata Carlo Duilio e in particolare lungo la Banchina Commerciale (dove insiste il complesso ex Consorzio Agrario) negli ultimi decenni sono sorti dei problemi di competenza amministrativa che devono necessariamente essere risolti.

3.5.3 Accessibilità marittima

Attualmente l’accessibilità marittima al Porto di Pesaro è fortemente condizionata dai seguenti fattori:

- dimensioni geometriche e profondità del canale di accesso e delle zone di evoluzione;
- problemi di interrimento del canale di accesso e delle aree di evoluzione e quindi necessità di eseguire dragaggi periodici per garantire il mantenimento dei fondali;
- difficoltà di smaltimento del materiale dragato.

Questi fattori limitano fortemente l’accessibilità marittima che sulla base dei criteri suggeriti dall’AIPCN e dalla letteratura specializzata portano a definire le seguenti dimensioni massime per le navi che possono usufruire del Porto di Pesaro (senza l’ausilio di rimorchiatori):

- lunghezza fuori tutto (LOA) circa 70,0 m;
- pescaggio massimo circa 4,0 m.

Ovviamente se le manovre di ingresso e uscita vengono effettuate con condizioni meteorologiche estremamente favorevoli (assenza di moto ondoso e vento e in condizioni di alta marea), i parametri sopra riportati possono essere leggermente incrementati.

Sicuramente il parametro che limita fortemente le dimensioni massime delle navi è il pescaggio che dipende dalle profondità del canale di accesso e quindi dai fondali che come detto sono soggetti ad interrimento.

La causa principale dei fenomeni di interrimento è costituita dal frangimento del moto ondoso che avviene di frequente in corrispondenza dell'imboccatura portuale il quale causa il trasporto solido e quindi i fenomeni di interrimento.

L'accessibilità marittima della Darsena Commerciale è attualmente limitata dai fondali limitati presenti nella darsena che non consentono l'ormeggio e l'evoluzione delle navi di massime dimensioni che possono potenzialmente frequentare il Porto.

3.5.4 Accessibilità e collegamenti terrestri ultimo miglio

Per quanto riguarda la viabilità stradale, l'accesso al porto avviene attraverso via Antonio Cecchi da cui è possibile raggiungere:

- attraverso la Calata Caio Duilio la banchina est della Darsena Sud e della Darsena Nord;
- attraverso la Strada tra I Due Porti la banchina ovest della Darsena Sud e della Darsena Nord e la Darsena commerciale.

Mentre il lato ovest del porto è isolato per la presenza del fiume Foglia, la Calata Caio Duilio, sul lato est limitrofo al centro urbano, è anche raggiungibile dalla viabilità locale di questa parte della città.

La rete viaria principale è costituita dall'Autostrada A14 e dalla SS16 Adriatica. La prima assicura un collegamento diretto e rapido sia verso Bologna ed il Nord Italia sia verso gli altri centri lungo la costa adriatica fino a Bari. La seconda permette di raggiungere invece gli altri centri limitrofi situati lungo la costa attraversando aree urbane come quella di Pesaro.

Il collegamento con la rete stradale primaria richiede l'attraversamento del centro urbano attraverso la tratta urbana della SS16 e il primo tratto della cosiddetta Strada del Montefeltro da cui è possibile accedere alla Autostrada A14 (E55) con il casello di Pesaro-Urbino. La tratta urbana della SS16 è raggiungibile seguendo via Gorizia, poi la strada Panoramica Adriatica per attraversare il fiume Foglia ed infine il Lungofoglia Caboto. Il percorso per accedere al porto è lungo circa 7 km ed è sostanzialmente quasi tutto interno ad aree urbane edificate su viabilità ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia.

Il Porto di Pesaro è privo di un collegamento diretto alla rete ferroviaria.

3.5.5 Valutazione rischio area

Il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha identificato e analizzato i potenziali scenari incidentali che possono verificarsi all'interno dell'area portuale di Pesaro.

Sulla base delle considerazioni già enunciate nella valutazione di rischio d'area nel porto di Ancona, l'attenzione è stata rivolta alla presenza di sostanze classificate come pericolose ai sensi del D.Lgs 105/2015

(Direttiva “Seveso”) ed alle attività che le detengono e le utilizzano, siano esse soggette o meno agli adempimenti di cui al D. Lgs. 105/2015.

I fondali del bacino portuale variano attualmente dai – 3,50 m, della parte più a monte, ai 4,50 – 5,00 m in prossimità dell’imboccatura e non si prestano a traffici merci con movimentazione e attracco di navi di grosso tonnellaggio con pescaggi superiori ai 5 m.

Le Banchina di Levante, che con la Banchina di Ponente forma il “porto canale” ricavato dalla deviazione del fiume Foglia, comprende la “Banchina Commerciale” per l’ormeggio di navi mercantili; in area adiacente insiste un piazzale adibito a deposito temporaneo di merci in attesa di imbarco. A nord della Banchina commerciale si trovano un distributore di gasolio in concessione e la Stazione Marittima con un’area destinata al traffico passeggeri.

Il “porto canale” procede verso mare allargandosi progressivamente e formando, nella parte antistante lo specchio acqueo protetto dai moli guardiani, un bacino di espansione. Nella parte centrale di tale bacino è ubicato il Pontile FOX Petroli, destinato all’ormeggio di navi cisterna, con una stazione di pompaggio che tramite un oleodotto interrato lungo 3043 m invia prodotti petroliferi al deposito Fox Petroli. Attualmente il terminale non è in esercizio, dato bassa profondità del porto canale incompatibile con il pescaggio delle navi cisterna.

Sul lato sud del bacino di espansione insiste una piccola banchina sulla cui testata è ubicata una stazione di rifornimento carburanti per unità da diporto.

Qualsiasi nave da carico, che preveda di arrivare nel porto di Pesaro e che trasporti merci pericolose, deve notificare il suo arrivo attraverso la compilazione di liste di controllo per la verifica delle condizioni di sicurezza.

Inoltre, durante le operazioni commerciali di carico/scarico della nave, che sono consentite esclusivamente sulla Banchina Commerciale e a seguito di autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria di Porto, l’area di lavoro è interdetta al traffico di persone non autorizzate, estranee alle attività in corso. Gli accessi alla stessa struttura portuale sono sorvegliati a mantenuti chiusi fino al termine delle operazioni.

Durante i mesi di luglio e agosto qualsiasi operazione commerciale che comporti movimentazione di merce è regolamentata secondo precisi orari, in relazione alla possibilità di un affollamento maggiore dovuto al traffico turistico, mentre nei giorni festivi è interdetta ogni operazione commerciale.

In tutta l’area portuale vige il divieto di deposito e sosta di merci pericolose individuate dall’I.M.D.G. code (International Maritime Dangerous Goods code) con le seguenti classi:

- Esplosivi;
- Gas;
- Liquidi infiammabili;
- Solidi infiammabili – materie soggette ad accensione spontanea – materie che a contatto con l’acqua sviluppano gas infiammabili;
- Materie comburenti e perossidi organici;
- Materie tossiche e infettanti;
- Materie radioattive;
- Materie corrosive;

- Materie ed oggetti pericolosi diversi.

Le attività di rifornimento di combustibili sono soggette ai controlli dei Vigili del Fuoco ai sensi del D.P.R. 151/2011 e hanno l'obbligo di osservare particolari disposizioni per la prevenzione degli incendi e la gestione delle emergenze che si ritengono idonee a ridurre il rischio di incidente ad un livello accettabile.

L'analisi condotta nel RISP non ha evidenziato particolari criticità: all'interno dei confini demaniali non sono presenti siti a rischio di incidente rilevante soggette alla Direttiva "Seveso", essendo inattivo il terminale FOX Petroli. Il rischio complessivo dell'area portuale di Pesaro risulta accettabile.

L'accettabilità del rischio persiste se si mantiene l'attuale assetto di destinazioni e utilizzi delle aree portuali, ma non può essere garantita in una prospettiva di espansione commerciale che comporterebbe verosimilmente incrementi di rischio incompatibili con la vicinanza del contesto urbano e richiederebbe, peraltro, la disponibilità di fondali più profondi.

3.5.6 Traffici marittimi e passeggeri

Per quanto riguarda i traffici, le statistiche sui traffici marittimi redatte dall'Autorità di Sistema evidenziano che il porto di Pesaro non registra la movimentazione di merci ma solamente la presenza di traffico passeggeri e croceristico negli ultimi anni dal 2016 al 2020.

Con riferimento ai dati finora forniti, che riguarda il numero di imbarchi e sbarchi del traffico passeggeri e croceristico, si evidenzia che tra il 2016 e il 2019 si è registrato per il traffico passeggeri totale un incremento sensibile e costante (da circa 7.000 a circa 12.000 passeggeri/anno). La maggior parte di questo traffico è legata ai servizi con catamarano, effettuati nei mesi primaverili ed estivi, verso la Croazia (Lussino, l'isola di Rab e Novalija) mentre le crociere movimentano circa 1.000 crocieristi. Nel 2020, a causa della pandemia per il Covid, si è registrato un rilevante contrazione del traffico in quanto i servizi per la Croazia sono stati effettuati solo nel mese di agosto mentre le crociere non sono state effettuate.

Per il traffico croceristico totale si registra un aumento tra il 2016 e il 2017 (da circa 7000 a circa 8.000 unità) che è seguito purtroppo da un decremento nel 2018 e nel 2019 (a circa 900 unità) e quindi all'annullamento del traffico nel 2020.

Probabilmente la riduzione del traffico croceristico è da imputare alla limitata disponibilità dei fondali e alla mancata manutenzione degli stessi fondali. Nella Darsena Nord la Capitaneria di Porto ha segnalato una forte interferenza tra le imbarcazioni di grandi dimensioni movimentate dal Cantiere Nautico Rossini e le imbarcazioni utilizzate per il traffico commerciale.

Si precisa che il traffico croceristico è avvenuto comunque con imbarcazioni di modesto tonnellaggio ad esempio con la nave Artemis di LOA= 59,6 m, larghezza circa 11 m e pescaggio di circa 3,0 m.

Per quanto riguarda il traffico merci relativo agli anni 2018, 2019 e 2020 dai dati forniti sembra che non ci siano state movimentazioni.

4 CONTESTO ECONOMICO E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO DELLA AdSP

4.1 Tessuto economico e produttivo

In Abruzzo e nelle Marche, come nel resto del Paese, il 2021 è stato caratterizzato da una ripresa dell'attività economica dopo la fase recessiva innescata dalla pandemia. Occorre considerare che il ciclo positivo è stato nuovamente rallentato dallo scoppio del conflitto in Ucraina causato dall'invasione del paese da parte della Russia e dal conseguente ulteriore aumento delle materie prime soprattutto quelle riconducibili al comparto energetico, già innescato precedentemente da eventi speculativi. Nel bollettino emesso a gennaio 2023 da Bankitalia, sul territorio nazionale persistono le incertezze riconducibili ad una possibile sospensione permanente delle forniture di materie prime energetiche dalla Russia all'Europa, il con ripercussioni negative in termini di PIL e inflazione almeno fino al 2024.

Nei paragrafi seguenti si riporta un quadro riassuntivo dell'economia delle Regioni Marche e Abruzzo.

4.1.1 Regione Abruzzo

Secondo l'Indicatore Trimestrale e dell'Economia Regionale (ITER) elaborato dalla Banca d'Italia, nel 2021 il prodotto regionale è cresciuto del 6,3% rispetto al periodo corrispondente, in confronto con il 6,6% dell'intero Paese (dati ISTAT).

Nel 2021 dopo il marcato rimbalzo registrato nel primo semestre rispetto allo stesso periodo del 2020, caratterizzato dal lockdown, il recupero è proseguito nella seconda parte dell'anno, anche se con una dinamica inferiore rispetto a quella dell'economia nazionale. Le crescenti difficoltà nell'approvvigionamento di alcuni input produttivi importati e i rincari dei beni energetici, acuiti ulteriormente nei primi mesi del 2022 con lo scoppio del conflitto in Ucraina, potrebbero limitare in futuro la fase di recupero dell'economia regionale. Comunque, l'attività produttiva è tornata a espandersi nell'industria e nelle costruzioni, più moderatamente nei servizi. Secondo le stime di Prometeia per la Regione Abruzzo per quanto riguarda le attività industriali in senso stretto, nel corso del 2021 sono stati quasi completamente recuperati i livelli di attività pre-pandemia. L'indagine sulle imprese condotta dalla Banca d'Italia segnala una crescita delle vendite rispetto all'anno precedente, in particolare per le aziende con una maggiore presenza sui mercati esteri. Segnali positivi sono stati rilevati nella spesa per investimenti che dopo il rallentamento del processo di accumulazione del capitale rilevato nel 2020, è tornata a crescere. Sulle previsioni per successive al 2022 pesano le incertezze legate all'evoluzione delle tensioni sui mercati delle materie prime e dei beni energetici, che hanno già determinato nel 2021 una rilevante crescita dei costi di produzione delle imprese e rallentamenti dell'attività produttiva. Dopo la forte contrazione registrata nel 2020, le esportazioni regionali sono aumentate, anche se negli ultimi sei mesi del 2021 sono state influenzate negativamente dalla discesa delle vendite di mezzi di trasporto. I comparti di gomma e plastica, metalmeccanico e chimica hanno contribuito positivamente all'incremento dell'export. Per quanto riguarda l'andamento futuro delle esportazioni occorre notare che le vendite delle imprese abruzzesi sono minimamente coinvolte nelle aree interessate dalla guerra e sono in linea con la media nazionale.

Il settore delle costruzioni ha beneficiato degli incentivi fiscali per gli interventi di riqualificazione del patrimonio abitativo che hanno permesso al settore di crescere ben oltre il dato pre-pandemia. Nel terziario, e segnatamente per il settore del turismo la diminuzione delle restrizioni alla mobilità ha favorito il settore anche se non sono ancora stati raggiunti i livelli di fatturato del 2019. Anche per la Regione Abruzzo come

nel resto dell'Italia, alla fine del 2021 e nei primi mesi del 2022, la diffusione di una nuova variante del virus Covid-19 (Omicron) e il peggioramento del clima di fiducia hanno inciso sulla ripresa del settore dei servizi.

Il numero delle imprese abruzzesi è aumentato dopo la netta diminuzione del 2020 privilegiando i settori innovativi con un alto livello di intensità digitale. La redditività delle imprese è migliorata rispetto ai livelli del 2020. La maggiore capacità di autofinanziamento ha inoltre ampiamente sostenuto la liquidità.

Altro

Il sistema produttivo abruzzese con un prodotto interno lordo di oltre 30 mld di euro (dati 2019 ultimo anno non influenzato dagli eventi pandemici e geopolitici) è settimo in Italia per specializzazione industriale, settimo per incidenza delle esportazioni sul PIL (8,7 mld di cui circa il 50% legato al settore automotive).

Nel secondo trimestre del 2022 (dati Infocamere) la Regione può contare su circa 128,2 mila imprese attive di cui 11,4 mila manifatturiere (14,7 mila considerando le unità locali), 17,7 mila nel settore delle costruzioni (19,3 mila considerando le unità locali), quasi 2,5 mila nel settore trasporti e magazzinaggio (quasi 4 mila considerando le unità locali).

Le informazioni sottostanti sono desunte dall'Annuario delle industrie abruzzesi redatto dal CRESA (Centro regionale di studi e ricerche economico-sociali) che censisce le aziende manifatturiere operanti nella Regione Abruzzo con un numero di addetti almeno pari a sei unità. Nel 2021 ha censito 2.433 aziende che rappresentano circa il 18% delle 13.410 imprese manifatturiere regionali registrate comprese quelle artigiane. Le imprese sono distribuite principalmente nelle provincie di Teramo 37,5% e Chieti, 31,2% che insieme raggiungono il 68,8% delle imprese regionali. In Provincia di Pescara sono localizzate il 19,3% delle aziende e l'11,9% si trova in provincia dell'Aquila.

Dal punto di vista della distribuzione per settore di attività economica è rilevante il peso della metallurgia e prodotti in metallo (22,2%) seguito dall'alimentare (19,8%), dall'abbigliamento (10,6%), dal legno e mobili (6,9%) e dai macchinari e apparecchiature non classificate altrove (6,8%). Gli altri settori principali sono identificati nel grafico sottostante.

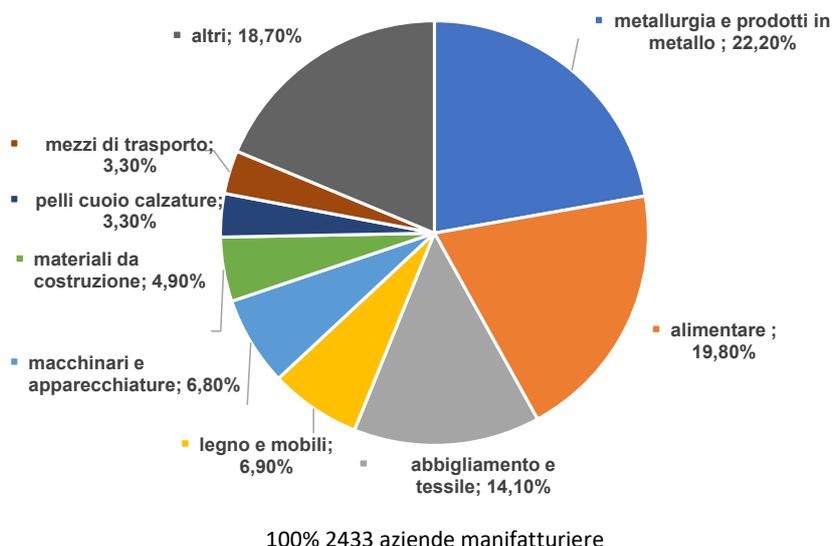


Figura 4-1 - Suddivisione delle imprese abruzzesi del comparto manifatturiero per attività economica

Di queste 356 sono aziende esportatrici, circa il 14,6% delle imprese analizzate.

Nel distretto industriale più importante della Regione, quello della Valle del fiume Sangro (provincia di Chieti), sono localizzate le imprese specializzate nel settore dell'*automotive*. La Regione è tra le più qualificate d'Italia nel comparto, che è composto da imprese operanti nella produzione di veicoli, nella componentistica e nell'engineering dotate di consolidati legami internazionali.

Nell'area lavorano oltre 30.000 addetti impegnati non solo nella produzione di auto e di componentistica per veicoli, tra cui Sevel-Stellantis, importante sito produttivo del gruppo FCA, dove vengono prodotti Fiat Ducato, Citroen Jumper e Peugeot Boxer, ma anche nella produzione di vetro piano, di apparecchiature elettriche ed elettroniche per gli autoveicoli e nella fabbricazione di motoveicoli. Nell'area è presente anche lo stabilimento italiano di Honda Italia Industriale, fondato nel 1971, in cui sono state realizzate 40 tipologie di moto (da 125 a 1000 cc) e 30 di scooter (da 50 a 350 cc). Nel distretto sono presenti aziende che forniscono servizi di trasformazione e realizzazione di veicoli speciali per il soccorso sanitario, per l'esercito, per la protezione civile, per i disabili.

Nella Regione Abruzzo svolge le sue attività produttive in sei stabilimenti ubicati nella provincia di Chieti la società Walter Tosto che rappresenta un'eccellenza a scala internazionale essendo specializzata nella progettazione e produzione di componenti critici, compresi apparecchi in pressione, per l'industria di processo, in particolare Chimica, Petrolchimica, Oil & Gas ed Energia.



Figura 4-2 - lo stabilimento Walter Tosto nel porto di Ortona

L'azienda ha uno stabilimento molto attivo ed efficiente all'interno del porto di Ortona immediatamente retrostante ai piazzali della Banchina di Riva che permette alla società di utilizzare le competenze dello scalo di Ortona nella movimentazione di *project cargo* e di ottimizzare la logistica interna per l'imbarco diretto ed il trasferimento con vettori marittimi di prodotti di grandissime dimensioni e fuori dagli standard che ne renderebbero complessa se non impossibile il trasferimento con vettori terrestri.

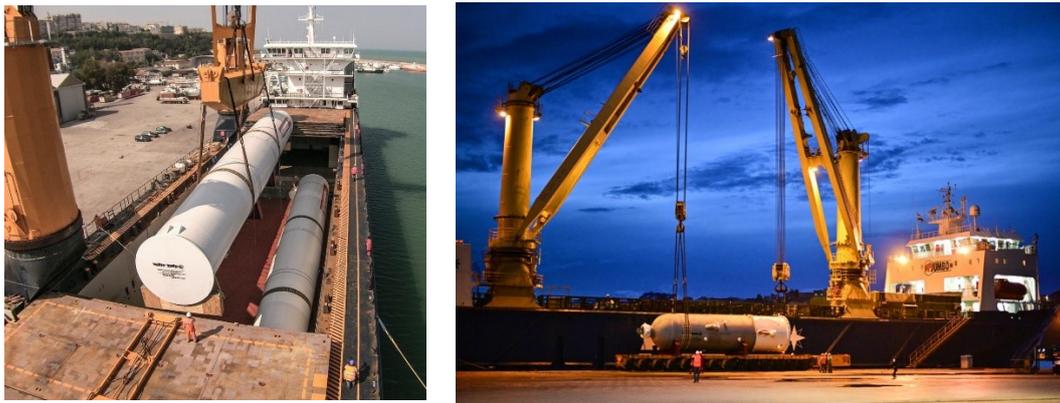


Figura 4-3 - Attività di project cargo nel porto di Ortona fornitura di reattori ad Aramco e parte della ruota panoramica di New York

Si ricordano inoltre i principali cantieri di costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto e commerciali localizzate in Abruzzo: Iurishi Shipyard Abruzzo cantiere che costruisce e ripara superyacht fino a 100 metri e imbarcazioni da lavoro (rimorchiatori, barche da pesca, ecc.), e i più piccoli cantieri di riparazioni navali dell'area: Ortona Navi International, Riven, Idroitalia, Cantiere Navale, ecc.

4.1.2 Regione Marche

Secondo l'Indicatore Trimestrale dell'Economia Regionale (ITER) elaborato dalla Banca d'Italia, nel 2021 il prodotto marchigiano è aumentato del 6,4% rispetto al periodo corrispondente del 2020 ed è in linea con il dato nazionale, 6,6% (ISTAT). Durante il primo semestre del 2021 rispetto allo stesso periodo del 2020, caratterizzato dalla pandemia da Covid-19 e dal conseguente *lockdown*, l'attività economica della Regione Marche ha registrato un importante rimbalzo il recupero che è continuato anche nella seconda parte dell'anno.

Nel 2021 si è registrata una significativa ripresa dell'attività industriale. Tra le imprese manifatturiere marchigiane le imprese del legno, dell'arredamento e della meccanica hanno mostrato una dinamica più interessante, mentre il settore calzaturiero rimane in una condizione più complessa. A fine 2021, secondo l'Indagine Trimestrale di Confindustria Marche l'industria manifatturiera registra un'attività produttiva e commerciale in recupero rispetto ai livelli rilevati nel IV trimestre del 2020. La crescita annuale della produzione è stimata pari al +9,2%, trainata dalle vendite sul mercato domestico (+13,5%); per le esportazioni si è osservato un *trend* positivo, ma più contenuto, +6,5%. I settori più dinamici sono stati quello del distretto industriale legato al legno-mobile (+23,1%), della meccanica (+14,1%) e dei minerali non metalliferi (+10,8%).

Anche nel primo semestre del 2022, nonostante l'aumento dei prezzi delle materie prime provocato dal conflitto in Ucraina, si è rilevata una crescita delle attività produttive della Regione Marche rispetto allo stesso periodo del 2021. Sempre secondo i risultati dell'Indagine Trimestrale di Confindustria Marche, nel trimestre aprile-giugno 2022 la produzione industriale ha registrato un aumento del 3,6% su base tendenziale, risultato superiore a quello osservato a livello nazionale nel bimestre aprile-maggio (+1,9%). Il risultato è, però, composto da andamenti anche divergenti a seconda del settore economico.

Le dichiarazioni degli operatori marchigiani intervistati da Confindustria Marche evidenziano che l'imprenditoria regionale esterna incertezza riguardo al futuro del quadro congiunturale, infatti "scende la quota di aziende interessate da aumenti della produzione (48% contro 51% della rilevazione precedente),

mentre resta stabile la quota di operatori con produzione in calo”. Le preoccupazioni dell’industria manifatturiera sono legate al reperimento delle fonti di approvvigionamento di alcune materie prime e ai rincari dell’energia provocati o peggiorati dalla guerra in Ucraina.

Un fattore positivo per il settore delle costruzioni è rappresentato dagli incentivi pubblici per la ristrutturazione e la ricostruzione post-sisma. Il settore ha superato i risultati del 2019.

Nel 2020 le imprese attive nelle Marche erano circa 146.203, a metà settembre 2022 le imprese attive sono aumentate di oltre 700 unità raggiungendo il numero di 146.923. Di queste 18,6 mila risultavano imprese manifatturiere, 19,8 mila imprese del settore delle costruzioni e 3,7 mila di trasporti e magazzinaggio.

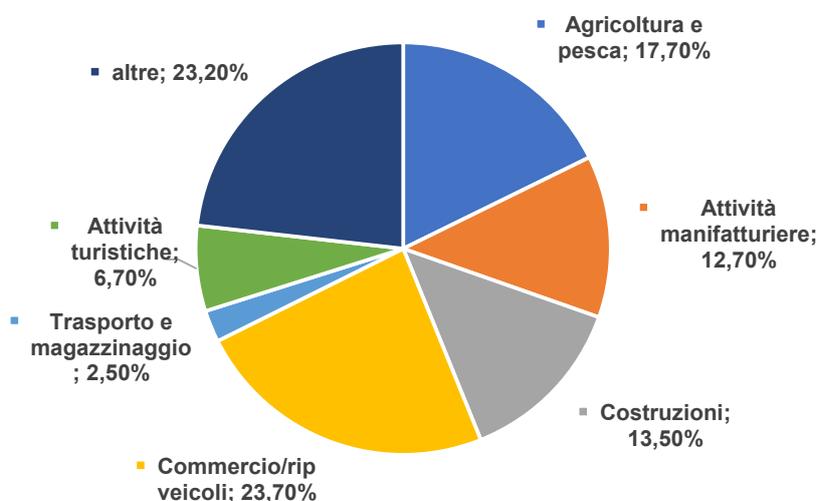


Figura 4-4 - Suddivisione delle imprese marchigiane per settore economico

L’economia della Regione Marche è ben rappresentata dai suoi 9 distretti industriali principali. Di seguito l’elenco dei distretti e il fatturato di alcune delle maggiori imprese che ne fanno parte:

1. Cappe aspiranti ed elettrodomestici di Fabriano le cui imprese più significative sono:
 - a. Qs Group SpA- 73,3 milioni di euro di fatturato nel 2021
 - b. Ariston Thermo Group SpA- 1,7 miliardi di euro di fatturato nel 2020 di cui 171,4 milioni a Fabriano
 - c. Elica SpA – 402,6 milioni di euro di fatturato nel 2021
2. Cucine, mobili e arredamento di Pesaro:
 - a. Lube Industries Srl – 201 milioni di euro di fatturato nel 2021
 - b. Scavolini SpA- 204 milioni di euro di fatturato nel 2021
 - c. Poltrona Frau SpA– 143,1 milioni di euro di fatturato nel 2020
3. Macchine per il legno di Pesaro
4. Jeans Valley
5. Cartario di Fabriano
 - a. Fiorini International Italia SpA - 103,3 milioni di euro di fatturato nel 2020
6. Strumenti musicali di Castelfidardo
7. Calzature di Fermo
 - a. Tod's SpA – 528,2 milioni di euro di fatturato nel 2021
 - b. Imac SpA - 179,1 milioni di euro di fatturato nel 2021

- c. Pigini Srl - 144,1 milioni di euro di fatturato nel 2020
- d. BAG SpA - 101,2 milioni di euro di fatturato nel 2021
- 8. Tessile e Abbigliamento
 - a. Cariaggi lanificio SpA – 84,2 milioni di euro di fatturato nel 2020
 - b. Arena Italia SpA – 81,2 milioni di euro di fatturato nel 2021
- 9. Pelletteria di Tolentino

Secondo l'ultima indagine di Intesa San Paolo "Monitor dei Distretti Industriali delle Marche", (realizzata a cura della Direzione Studi e Ricerche), relativa al primo trimestre del 2022, quasi tutti i distretti industriali delle Marche avevano recuperato i livelli pre-pandemia a fine 2021. L'andamento positivo è proseguito anche nei primi mesi dell'anno, ad esclusione dei distretti del settore moda che pur non raggiungendo i risultati del 2019 sono riusciti a segnare incrementi a due cifre rispetto allo stesso periodo del 2020.

Nel primo trimestre del 2022 i distretti manifatturieri delle Marche hanno esportato merci per oltre 1,1 miliardi di euro, con un incremento del 3,1% rispetto al periodo corrispondente del 2019 del 3,1%. La crescita tendenziale è del 17,6%. Interessante notare come sono aumentate le vendite verso le economie emergenti (+16,3%), che pesano circa il 40% sul totale dell'export dei distretti della Regione Marche, grazie soprattutto al balzo dell'export verso la Cina (+50,3%).

Il cosiddetto "Sistema Casa", in particolare per i distretti di Fabriano e Pesaro, ha ottenuto risultati positivi:

- Cappe aspiranti ed elettrodomestici di Fabriano, con un totale export di 257 milioni di euro nel primo trimestre del 2022 segna un +11,3% (+21,8% rispetto allo stesso periodo del 2019). Ottimi risultati verso le prime quattro destinazioni commerciali, tutte europee: Germania (+6,6%), Francia (+56,4%), Spagna (+23,3%), Polonia (+37,5%), mentre calano le vendite verso Stati Uniti (-58,2%) e Russia (-18%) che pesa circa il 4% sul totale export del distretto.
- Cucine di Pesaro, con 84 milioni di euro realizza una crescita dell'8,6% tendenziale (+24,1% sul 2019), molto apprezzate le produzioni sul mercato americano (+47,6%).
- Macchine utensili e per il legno di Pesaro realizzano 134 milioni di euro nel trimestre, con una crescita rispettivamente del 6,6% rispetto al 2021 e dell'11,5% nei confronti del 2019. Il primo mercato di destinazione, Stati Uniti, segna un +8,8%, Francia e Germania crescono entrambe del 24% circa, mentre la Russia (che assorbe il 3% del totale) dimezza i flussi rispetto al primo trimestre del 2021.

I risultati del distretto Cartario di Fabriano sono stati molto soddisfacenti: l'attività produttiva è aumentata del 16,8% rispetto allo stesso periodo del 2021, raggiungendo 66 milioni di euro; buone le performance del distretto degli strumenti musicali di Castelfidardo che raggiunge gli stessi dati del primo trimestre del 2021 (+1,4%), ma si registra risultati superiori di oltre il 20% rispetto allo stesso periodo del 2019. Il distretto delle calzature di Fermo, primo distretto per export regionale con oltre 400 milioni di euro nel primo trimestre del 2022, ha incrementato l'export del 22,6%, il dato è inferiore del 6,8% rispetto allo stesso periodo del 2019; in contrazione soprattutto il mercato russo. L'unico distretto del sistema moda che ha ottenuto risultati eclatanti è quello della Jeans Valley di Montefeltro, che con un rimbalzo di oltre il 50% supera i livelli del 2019 del 9,1%, grazie al forte incremento delle vendite verso la Francia, che passa da 2,3 milioni nel primo trimestre del 2021 a oltre 7,7 milioni nello stesso periodo del 2022.

Oltre all'economia distrettuale vale la pena di sottolineare il rilievo nell'economia marchigiana del settore delle costruzioni navali di cui si dirà nel prosieguo del lavoro. Oltre alla presenza nel porto di Ancona della

Fincantieri che costruisce navi da crociera ed è posizionata nel mercato crocieristico, in crescita a livello mondiale, si sottolinea l'importanza del "distretto della nautica" con cantieri navali per la grande nautica da diporto tra i più importanti al mondo. Il cantiere Palumbo e il Cantiere delle Marche pur avendo sedi non solo nella Regione Marche (Ancona) ma in altre parti del mondo rappresentano una realtà produttiva di grande consistenza per il fatturato realizzato nella Regione. Ad esempio, il Cantiere delle Marche ha una sede in Australia, mentre il cantiere Palumbo può contare su diverse sedi in Italia e all'estero per le attività di refitting delle imbarcazioni, ma la sede deputata alla costruzione dei superyacht di lusso è quella di Ancona.

Tabella 4.1 - I primi 15 cantieri per la costruzione di Superyacht (< 24 metri) al mondo nel 2022

2022 Rank	Società	Lunghezza totale (m)	Numero di Progetti	Lunghezza media (m)	Numero di Progetti 2021
1	Azimut - Benetti	4.601	128	35,9	100
2	Sanlorenzo	4.159	117	35,5	86
3	Ocean Alexander	1.494	47	31,8	35
4	Feadship	1.469	n. d.	n. d.	17
5	Lürssen*	1.120	9	124,4	5
6	Overmarine	990	24	41,3	16
7	Damen Yacting	911	13	70,1	15
8	Italian Sea Group	757	12	63,1	12
9	Horizon	703	24	29,3	25
10	Baglietto	637	14	45,5	10
11	Heesen yachts	634	11	57,6	11
12	Cantiere delle Marche	578	15	38,5	16
13	Viking Yachts	573	22	26	n. d.
14	Oceanco	566	5	113,2	5
15	Palumbo	538	12	44,8	11

Fonte: Global Order Book, Showboats International, 2022



Figura 4-5 -Vista del cantiere Palumbo nel porto di Ancona

4.2 Zone Economiche Speciali

La Zona Economica Speciale (ZES) è un'area geografica definita, nell'ambito della quale è applicata una legislazione economica differente rispetto a quella del resto del Paese con lo scopo di dare impulso alla crescita economica delle aree individuate, nella fattispecie, il mezzogiorno italiano. La ZES è stata istituita nel 2017 con il D.L. N. 91 e regolamentata con il Decreto del Presidente del Consiglio 25 gennaio 2018. N. 12 e successivamente riformata con due Decreti Legge nell'ambito del PNRR. Le Regioni che, ad oggi, hanno istituito le ZES sono Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna.

Le imprese che si localizzano all'interno delle ZES, stabilendovi la propria sede, possono beneficiare di incentivi peculiari di diverso tipo:

- procedurali (semplificazioni amministrative);
- fiscali (ad es. credito di imposta);
- normativi.

Lo scopo principale della normativa istitutiva delle ZES è quello di creare condizioni idonee agli investimenti e allo sviluppo territoriale, compreso quello del rilancio della competitività dei porti. Le ZES, infatti, devono essere concentrate nelle aree portuali e nelle aree ad esse economicamente collegate. Sono state attivate su richiesta delle regioni meridionali interessate e sono state corredate ognuna da un Piano di Sviluppo Strategico.

Le ZES, così come sono state concepite dalla legge italiana, si basano su nuove forme di gestione economica pubblica, limitate però ad aree ben definite e con determinate caratteristiche. Lo scopo del legislatore è quello di innescare un ciclo economico positivo che porti alla ripresa economica del Mezzogiorno. Questo processo include il rafforzamento dei porti delle regioni meridionali con il duplice obiettivo di includere la portualità nel processo di sviluppo economico e di permettere ai porti del sud di inserirsi nelle linee dei traffici marittimi di merci sulle rotte *westbound/estbound* che attraversano il Canale di Suez.

La finalità ultima delle misure di promozione delle aree del Sud è quella di riuscire ad attrarre le imprese nazionali e soprattutto le grandi imprese internazionali che sono gli attori principali del mercato del trasporto marittimo e intermodale di merci. Per raggiungere lo scopo occorre effettuare gli investimenti infrastrutturali strategici per rendere competitive le ZES anche dal punto di vista della logistica e dei trasporti terrestri. Tutto ciò permetterà di incrementare, nelle aree portuali e retro-portuali, i livelli di occupazionali attraverso la creazione di nuovi modelli produttivi e logistici.

Per quanto riguarda le agevolazioni fiscali relative agli investimenti attuati dalle imprese localizzate nella ZES, era stato previsto un credito d'imposta proporzionale al costo dei beni acquistati entro il 31 dicembre 2020, nel limite massimo, di 50 milioni di euro per progetto. Importo che nel 2017 era considerato sufficiente ad attrarre imprese internazionali di grandi dimensioni e strategiche per il trasporto marittimo, la movimentazione e la manipolazione delle merci nei porti del Mezzogiorno.

Successivamente il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** approvato dal Consiglio dei ministri il 31 maggio 2021 e convertito in Decreto Legge 31 maggio 2021 n. 77, il cosiddetto "Decreto Governance e Semplificazioni", oltre agli investimenti, ha determinato anche una riforma per semplificare ulteriormente il sistema di governance delle ZES, ridurre i tempi per l'apertura dei cantieri, nonché l'insediamento di nuove imprese. Inoltre ha aumentato il limite massimo del credito d'imposta.

I temi più importanti della Riforma del maggio scorso sono:

- il Commissario straordinario è nominato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del ministro per il Sud e la Coesione territoriale, d'intesa con il presidente della Regione interessata. Se non fosse possibile trovare un accordo entro 60 giorni dalla proposta, il Consiglio dei ministri provvede con deliberazione motivata;
- i Commissari straordinari delle ZES saranno coadiuvati da personale tecnico e amministrativo dell'Agenzia per la Coesione territoriale; saranno in numero adeguato per supportare l'attività dei Commissari e garantire il coordinamento della loro azione con la pianificazione nazionale degli interventi nelle ZES.
- il Commissario straordinario potrà avere funzioni di stazione appaltante e operare con poteri straordinari in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, limitatamente agli interventi del PNRR.

Molto importante è l'introduzione del **nuovo procedimento di autorizzazione unica**, che sostituisce tutte le precedenti autorizzazioni, concessioni, pareri, ecc. Essa è rilasciata dal Commissario e, permette la realizzazione di tutti gli interventi e le attività previste dal progetto proposto. L'autorizzazione terrà in considerazione gli sviluppi della conferenza di servizi, convocata ad hoc, ed il rispetto delle normative in materia di valutazione di impatto ambientale. I termini per l'adozione della conferenza dei servizi sono dimezzati rispetto a quelli attualmente vigenti ed inoltre, decorso il tempo previsto, gli atti si intendono "resi in senso favorevole".

L'autorizzazione del Commissario può costituire anche una variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale nel rispetto del Piano paesaggistico regionale.

Aumenta il limite massimo del **credito d'imposta** previsto per ogni investimento all'interno delle aree ZES che raddoppia passando **da 50 a 100 milioni di euro** ed è allargato anche all'acquisto di immobili strumentali agli investimenti anche mediante contratti di *leasing*.

Inoltre, vale la pena di sottolineare che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza destina **630 milioni di euro per investimenti infrastrutturali volti ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES** con la rete nazionale dei trasporti, con le reti Trans Europee (TEN-T) per superare il gap infrastrutturale storico delle aree oggetto di ZES. A queste risorse, si aggiungono ulteriori **1,2 miliardi di euro** che il PNRR riserva a **interventi sui principali porti** del Mezzogiorno.

Le otto ZES individuate dal citato Decreto, tra le quali l'Abruzzo, hanno presentato Piani Strategici di Sviluppo in cui sono previsti molti interventi infrastrutturali.

Le principali necessità individuate riguardano:

- collegamenti "ultimo miglio": realizzare collegamenti principalmente ferroviari tra le nuove aree industriali e la rete dei trasporti italiana e le TEN-T, che consentano ai distretti produttivi tempi e costi ridotti nella logistica;
- urbanizzazioni primarie: in alcune aree produttive le Regioni esistono operatori economici pronti ad investire, se la dotazione di infrastrutture delle aree individuate sarà potenziata; in alcuni casi, basterebbe intervenire sulla pianificazione locale di secondo livello (piani regolatori comunali, piani paesistici regionali, ecc.);
- reti di trasporto resilienti ed efficienti con interventi locali mirati a rafforzare il livello di sicurezza delle

opere d'arte serventi (spesso vetuste), relativamente all'accesso alle strutture principali (porti, aeroporti, aree produttive) e comunque secondo le regole dettate dalle vigenti normative tecniche (NTC18) e linee guida dedicate.

Recentemente il Decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152 recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose" cosiddetto D.L. "Recovery" ha introdotto altre norme in favore del Mezzogiorno e delle ZES, in particolare:

- la realizzazione dello **sportello unico digitale** cioè una piattaforma informatica attraverso la quale le possano essere presentati i progetti di localizzazione delle imprese e le domande di autorizzazione unica necessarie³⁸;
- il citato decreto assegna **ulteriori poteri al Commissario delle ZES** integrandone gli strumenti operativi. Se qualche amministrazione pubblica manifestasse opposizione alla conclusione di un procedimento, il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale potrà indire, dopo essere stato informato attraverso una relazione motivata del Commissario della ZES, una riunione tecnica per promuovere una soluzione condivisa. Allorché l'intesa non fosse ancora possibile il Ministro potrà rimettere la questione al Consiglio dei Ministri. Analogamente, se la conferenza di servizi chiamata a esaminare le richieste di valutazione di impatto ambientale (VIA) arrivasse a valutazioni contrastanti tra le amministrazioni competenti, il Commissario potrà chiedere al Ministro per il Sud e la Coesione territoriale di rimettere la questione al Consiglio dei ministri;
- è prorogato al 31 dicembre 2023 il termine concesso ai Comitati di indirizzo per la **perimetrazione delle zone franche doganali**, che possono essere istituite nell'ambito delle aree ZES.

Le **Zone Economiche Speciali (ZES)** sono uno strumento molto utilizzato **a livello internazionale** anche se con caratteristiche differenti da caso a caso. In linea generale però le ZES o SEZ (Special Economic Zone) anche all'estero si configurano come un'area delimitata con un unico sistema di amministrazione o di governance che offre benefici differenti agli investitori che abbiano sede fisicamente all'interno dell'area e la possibilità di operare in una zona franca in cui si applica un regime doganale diverso da quello del resto del paese.

Anche all'estero i benefici destinati alle imprese che scelgono di insediarsi in una ZES si possono classificare come incentivi di carattere economico (sgravi fiscali), semplificazione delle procedure burocratiche per quanto riguarda le operazioni doganali, livello di accessibilità elevato, strutture ed enti pubblici focalizzati ad incrementare gli effetti economici territoriali.

In sintesi esistono differenti tipologie di ZES che sono istituite a seconda dagli obiettivi di politica economica specifici dei singoli Stati; anche all'estero gli scopi delle ZES si identificano in:

- creare occupazione;
- iniziare e incrementare una riforma economica del sistema Paese (Cina);
- ricorrere a nuove norme, verificarne i risultati e, in caso positivo, allargarle a tutto il territorio nazionale;
- attrarre investimenti esteri.

³⁸ Finché lo sportello digitale non sarà effettivamente operativo, la medesima richiesta può essere presentata allo Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP) competente territorialmente

I vantaggi derivanti dall'istituzione di una Zona Economica Speciale sono quindi molteplici, riconducibili a effetti di tipo sia statico sia dinamico. Sul breve-medio termine, una ZES ben strutturata è in grado di stimolare la nascita e la crescita di nuove imprese, in alcuni casi accompagnandole anche nel loro percorso di inserimento nei flussi commerciali globali; sul lungo periodo, invece, le ZES hanno il potenziale per attrarre competenze e innescare un processo di trasferimento tecnologico, con benefici di carattere complessivo per la produttività, la competitività e l'attrattività dell'intera regione in cui sono situate.

La **Regione Abruzzo** fa parte delle Regioni che hanno ottenuto l'istituzione della ZES con il DPCM del 20 luglio 2020. La Regione nel settembre 2021 ha provveduto a inviare l'elenco delle unità territoriali dei Comuni (particelle) incluse integralmente o parzialmente nella ZES. Inoltre, è stata pubblicata in G.U. del 23 ottobre 2021 N. 254 la nomina del prof. Mauro Miccio come Commissario Straordinario del Governo con il compito di presiedere il comitato di indirizzo della zona economica speciale nella Regione Abruzzo per la durata di un anno.

Dal punto di vista normativo l'istituzione della ZES della Regione Abruzzo risulta molto avanzata.

A valle degli incontri che saranno svolti con il Settore sviluppo economico della Regione Abruzzo saranno inserite informazioni aggiornate.

La **Regione Marche** non è inserita nella normativa nazionale che istituisce le ZES che sono rivolte alle sole Regioni del Mezzogiorno. Recentemente (giugno 2021), il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale ha affrontato il tema su sollecitazione degli stakeholders locali che promuovono l'istituzione in deroga di una ZES anche nelle Marche.

La richiesta locale è quella di ottenere il riconoscimento di una ZES anche per la Regione Marche a sostegno delle aree industriali che insistono nelle zone colpite dal sisma del 2016 con la finalità di favorire un miglioramento economico ed occupazionale. Una delle proposte è quella di far diventare la Regione Marche o parte di essa zona di transizione e quindi rientrare in quanto previsto nell'ambito delle Zone Economiche Speciali.

Il porto di Ancona, coinvolto nella ZES dell'Abruzzo, potrebbe essere il punto di interscambio marittimo anche per la ZES Marche diventando il porto di due regioni. Si tratterebbe di formare una ZES interregionale.

A valle degli incontri che saranno svolti con il Settore sviluppo economico della Regione Marche saranno inserite informazioni aggiornate.

4.3 Inquadramento del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale nel contesto nazionale

4.3.1 Metodologia

Per definire il contesto dei traffici dei porti del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale è stata sviluppata un'analisi di dettaglio che comprende gli andamenti degli ultimi dieci anni dei traffici dei porti del Sistema sulla base dei dati Assoporti/ESPO.

L'osservazione parte dal 2010 considerando i traffici del solo porto di Ancona Falconara fino al 2017. Dal 2018 sono stati inseriti i traffici di Ortona per quanto riguarda le merci e quelli di Pesaro per quanto riguarda i passeggeri.

L'elaborazione è stata focalizzata sul periodo 2010-2019, utile a fornire indicazioni attendibili sui trend storici, escludendo i dati più recenti del 2020, che sono inevitabilmente influenzati dalla crisi mondiale dovuta alla pandemia Covid-19, mentre i dati relativi al 2021 non sono disponibili per l'intero anno.

L'analisi è svolta in maniera comparativa rispetto all'andamento dei traffici dell'intera portualità italiana e si basa sugli incrementi medi annui del periodo considerato (2010-2019) e sulle medie di traffico. Le elaborazioni così concepite permettono di avere a disposizione un confronto immediato e sintetico.

Per comparare le performance è stata utilizzata una griglia di valutazione che è indicata in Tabella 4-2.

Tabella 4-2 Trend storici valutati in base alle Variazioni percentuali annue su Base decennale

Variazioni percentuali	Trend
oltre +5%	In forte crescita
tra +1% e +5%	In crescita
tra 0,1% e +1%	In leggera crescita
tra -0,1% e +0,1%	Stabile
tra -1% e -0,1%	In leggera diminuzione
tra -5% e -1%	In diminuzione
oltre -5%	In forte diminuzione

4.3.2 La Portualità Italiana negli ultimi dieci anni

Nel periodo 2010 - 2019 i porti italiani hanno registrato un traffico merci complessivo intorno a 477 milioni di tonnellate movimentate, tutto sommato stabile, in quanto la crescita media annua è dello 0,07%, pur avendo assistito ad un massimo di 497 milioni di tonnellate nel 2017 ed un minimo di 459 milioni di tonnellate nel 2013.

La Tabella 4-3 illustra la ripartizione del mercato italiano, facendo riferimento ai valori medi dell'intero periodo 2010 - 2019. Il mercato principale è quello delle rinfuse liquide (in leggera diminuzione, -0,71%), seguito da quelli dei container e dei Ro-Ro, entrambi in crescita (rispettivamente +1,08% e +2,86%).

Tabella 4-3 Trend storici medi dei traffici rilevati a livello nazionale

Categoria Traffico	Ripartizione % dei traffici per categoria (Dato medio)	Trend medio annuo su base decennale
Rinfuse liquide	38,3%	Leggera diminuzione (-0,71%)
Container	22,7%	Crescita (+1,08%)
Ro-Ro	19,2%	Crescita (+2,86%)
Rinfuse solide	14,9%	Diminuzione (-2,77%)
Merci varie	5,0%	Leggera diminuzione (-0,99%)
Totale merci	-	Stabile (+0,07%)

La Figura 4-6 riporta il totale dei traffici dei porti italiani negli ultimi 10 anni suddiviso per categoria merceologica, come si può notare gli andamenti sono piuttosto stabili come evidenziato dagli incrementi/decrementi medi annui di Tabella 4-3.

Invece la Figura 4-7 mostra la suddivisione percentuale dei traffici portuali nazionali per tipologia di merce.

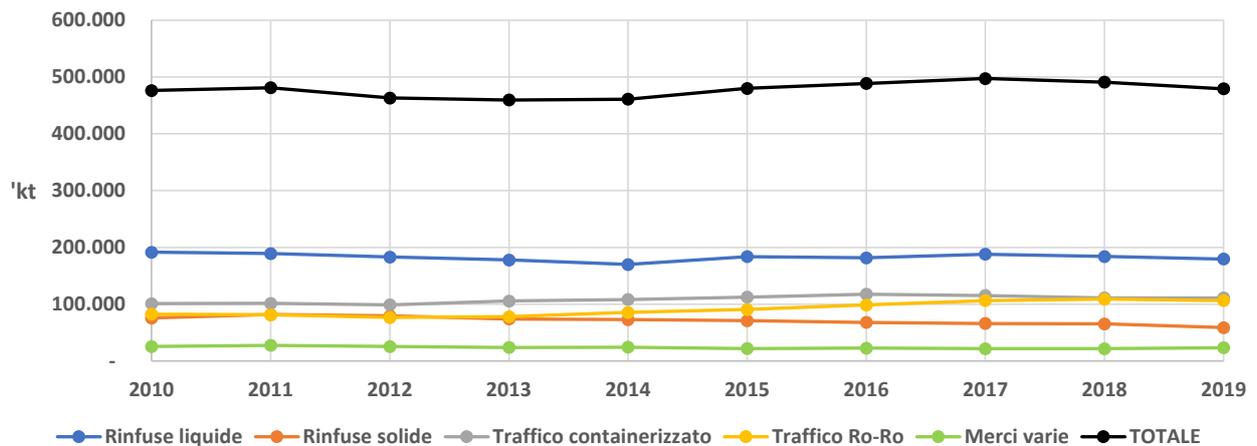


Figura 4-6 Totale traffici portuali italiani per categoria merceologica (2010 – 2019 dati in kt)

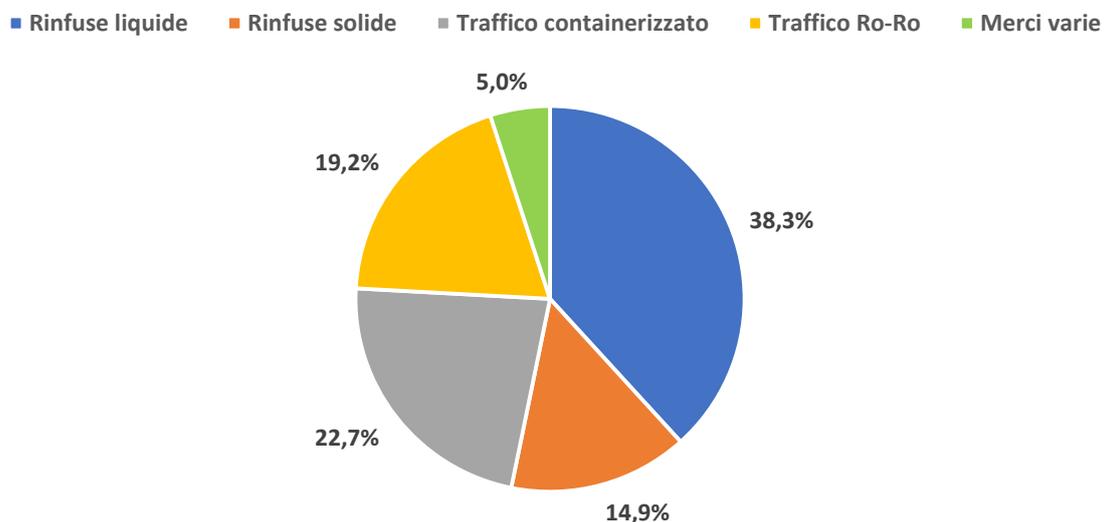


Figura 4-7 Incidenza % delle categorie merceologiche sul totale dei traffici portuali in Italia (valori medi 2010-2019)

4.3.3 Il Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale negli ultimi 10 anni. Traffici merci

I sistemi portuali sono stati creati con il D. Lgs. 169/2016 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali”, da allora il Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale comprende i porti di Ancona Falconara, Pesaro, Pescara, Ortona e San Benedetto del Tronto. Il porto principale del Sistema è quello di Ancona Falconara, per quanto riguarda gli altri porti San Benedetto del Tronto e Pescara si tratta principalmente porti da diporto e pescherecci i cui traffici non sono rilevati dal database dei porti italiani.

Considerando il dato **medio decennale** il traffico totale del Sistema Portuale è complessivamente di **9,5 milioni di tonnellate** e rappresenta il 2,0% dei traffici totali nazionali (dato medio 2010-2019). In Tabella 4-4 sono riportate la quota del mercato italiano del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale per tipologia merceologica ed i relativi trend.

La seguente Tabella 4-4 illustra la ripartizione dei traffici del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale

(SPMAC), in cui si evidenzia che il mercato principale è quello dei traffici Ro-Ro (in forte crescita, +7,8%), seguito da quelli di rinfuse liquide (in crescita +1,06%) e da quelli di contenitori (in crescita, +4,5%).

Tabella 4-4 Trend storici medi dei traffici rilevati a livello del Sistema Portuale del MAC

Categoria di traffico	Quota del mercato portuale italiano	Ripartizione % dei traffici per categoria (Dato medio)	Trend medio annuo su base decennale
Ro-Ro	3,5%	33,7%	Forte crescita (+7,8%)
Rinfuse liquide	2,5%	47,8%	Crescita (+1,06%)
Container	1,0%	11,6%	Crescita (+4,5%)
Rinfuse solide	0,9%	6,9%	Crescita (+1,7%)
Merchi varie	-	-	-
Totale	-	100%	Crescita (+3,7%)

Si osservi come il Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale abbia risultati di crescita rilevanti nel settore merceologico dei Ro-Ro che, ad esclusione delle rinfuse liquide, è il più importante in termini quantitativi per il sistema portuale. Interessante anche la crescita media annua nel settore dei contenitori che, pur rappresentando una piccola quota rispetto al totale traffici nazionali, registra un incremento medio annuo consistente.

Inoltre confrontando i risultati delle elaborazioni con le stesse a livello nazionale si nota come gli incrementi del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale siano superiori a quelli nazionali; nei settori delle rinfuse sia liquide che solide le tendenze sono in crescita mentre a livello nazionale risultano in calo, nei settori dei RoRo e Contenitori, aree merceologiche importanti ad elevato valore aggiunto, gli incrementi sono decisamente superiori a quelli nazionali:

- CAGR nazionale per il settore dei contenitori, + 1,08%, CAGR del SPMAC, +4,5%;
- CAGR nazionale per il settore dei RoRo + 2,7% a livello nazionale CAGR del SPMAC, +7,8%.

La Figura 4-8 conferma che i traffici dell'AdSP-MAC abbiamo registrato trend in salita a differenza di alcuni di quelli nazionali.

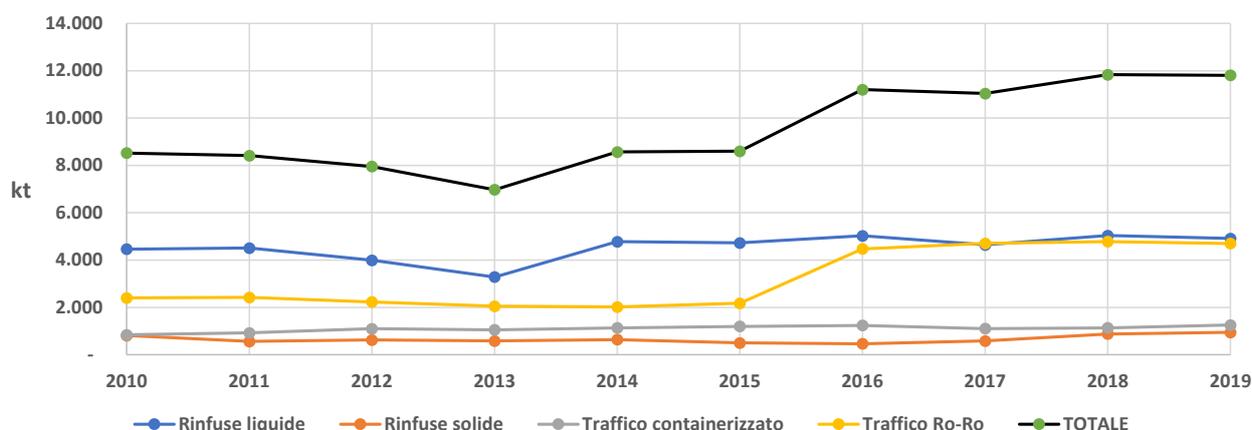


Figura 4-8 Traffici del Sistema Portuale del MAC per merceologia (2010 – 2019, dati in kt)

La sottostante Figura 4-9 evidenzia la suddivisione percentuale delle categorie merceologiche trattate nel Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale. In confronto con la suddivisione nazionale si può notare che il

traffico RoRo ha un'importanza quasi doppia, mentre il traffico contenitori pesa la metà. Questo individua una vocazione del porto verso il traffico RoRo anche grazie alla sua collocazione geografica e la possibilità di crescita in alcuni altri comparti.

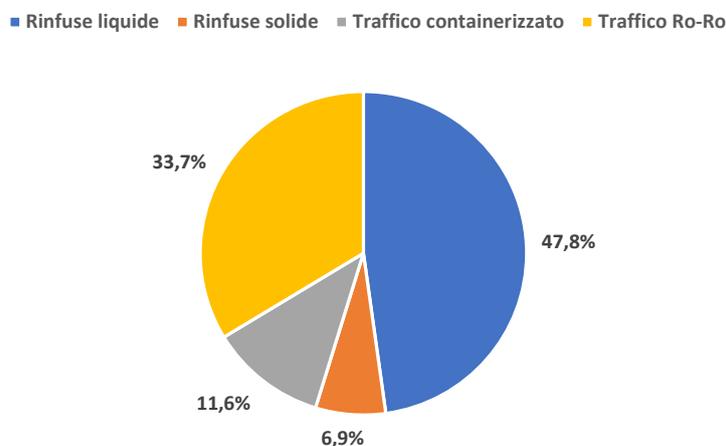


Figura 4-9 Incidenza % delle categorie merceologiche per il Sistema Portuale del MAC (valori medi 2010-2019)

4.3.4 Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale negli ultimi dieci anni. Traffici passeggeri

L'analisi dei passeggeri è stata posta considerando il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati nel Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale nel corso degli anni. I passeggeri sono differenziati in passeggeri dei traghetti e crocieristi. La distinzione per tipo di servizio (traghetto o crociera) è molto importante perché si tratta di mercati che offrono servizi molto differenti a target di fruitori altrettanto differenti ed inoltre hanno dinamiche commerciali, economiche, di pianificazione e di approccio peculiari. Di conseguenza hanno esigenze rispetto all'approdo portuale non comparabili.

Considerando i traffici RoRo solo in termini di numero dei passeggeri si nota un andamento molto diverso da quello del comparto merci che considera anche i veicoli trasportati. I passeggeri dei traghetti hanno subito un calo medio annuo su base decennale del 3,5% come sintetizzato nella Tabella 4-5.

Tabella 4-5 Trend storici medi dei traffici passeggeri rilevati a livello della AdSP-MAC (decennio 2010-2019)

Categoria di traffico	Ripartizione % dei traffici per categoria (Dato medio)	Trend medio annuo su base decennale
Pax Traghetti	93,0%	Diminuzione (-3,5%)
Crocieristi Home Port	2,0%	Forte diminuzione (-9,7%)
Crocieristi Transito	4,9%	Diminuzione (-1,6%)
TOTALE PAX	100%	Diminuzione (-3,5%)

La Figura 4-10 indica il trend dei traffici dei passeggeri dei traghetti e delle crociere considerando il numero delle persone. Per quanto riguarda le crociere si nota il consistente calo dei crocieristi in transito del 2014 quasi completamente recuperato nel 2019. Anche per i crocieristi *home port* si è verificata un'inversione di tendenza ma meno marcata. Vale la pena di sottolineare che, essendo il valore assoluto del numero delle

navi da crociera non molto elevato, basta la perdita o l'arrivo di un servizio per determinare variazioni consistenti.

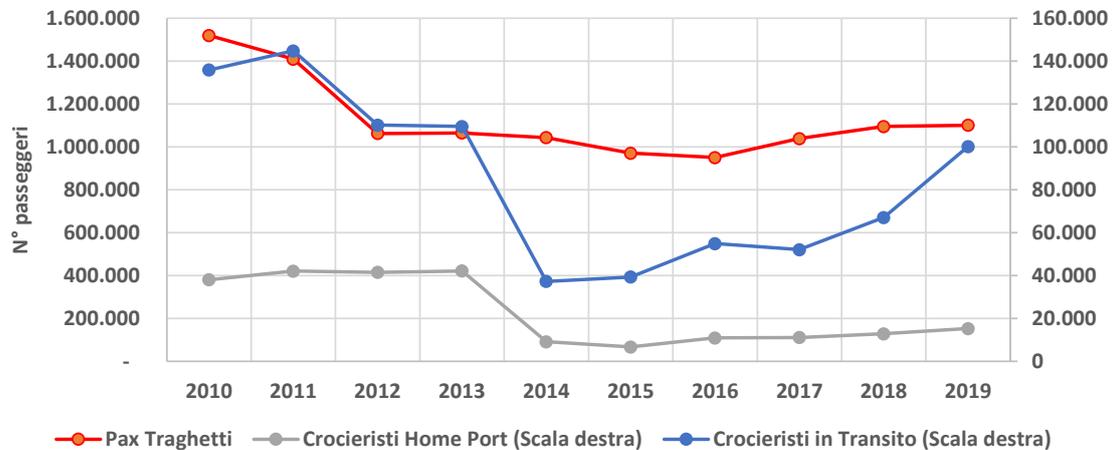


Figura 4-10 Numero dei passeggeri dei Traghetto (Pax) e delle Crociere della AdSP-MAC (decennio 2010-2019)

Come evidenziato dalla seguente Figura 4-11, in termini percentuali i traffici di passeggeri del sistema portuale analizzato sono quasi totalmente rappresentati dai traffici dei traghetti. Le attività crocieristiche contribuiscono in maniera ridotta al traffico totale.

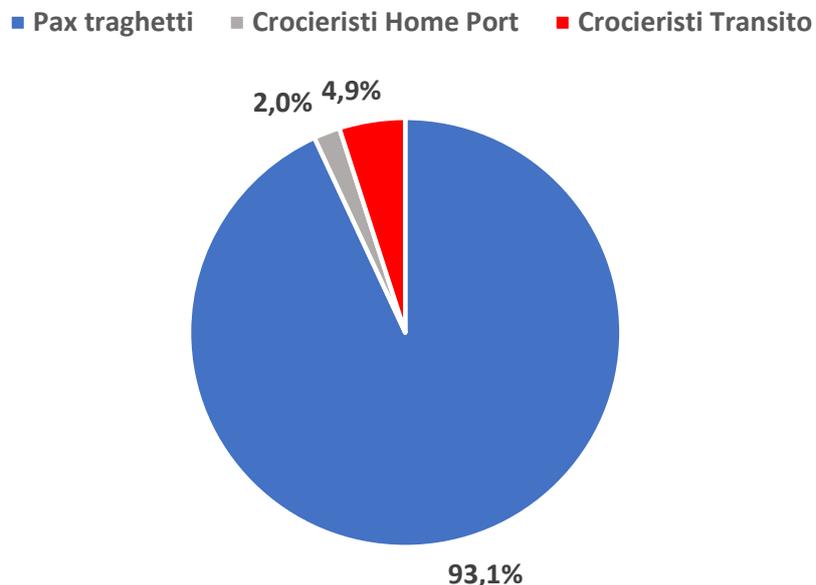


Figura 4-11 Incidenza % dei traffici passeggeri per tipo di servizio (valori medi 2010-2019)

La Figura 4-12 sottostante invece evidenzia l'inevitabile effetto pesantissimo dovuto alla pandemia da Covid19 sui traffici crocieristici.

Nel 2021 ci sono stati i primi segnali di ripresa e l'incremento dei traffici registrati nel 2022 lascia prevedere una progressione dinamica anche per il 2023.

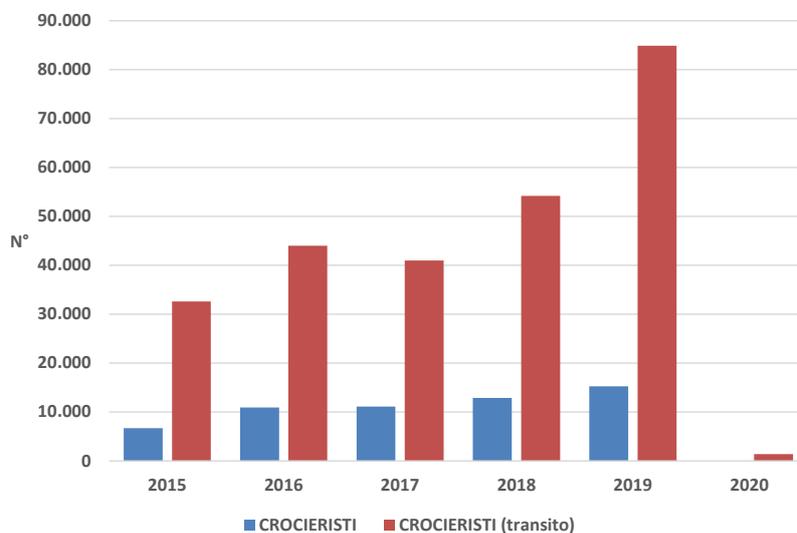


Figura 4-12 Numero di passeggeri delle Crociere nel porto di Ancona in transito e "home port"

4.4 Bacini di utenza lato terra e interscambio lato mare del Sistema Portuale

Storicamente il bacino di utenza di un porto era definito dal substrato economico e produttivo che lo circondava; la scelta del porto da parte dell'utenza (armatori, operatori portuali e spedizionieri in rappresentanza delle attività produttive) era legata specificatamente al fattore geografico. L'evoluzione delle infrastrutture portuali e retroportuali, l'evoluzione tecnologica, che ha smaterializzato molte attività a seguito del trasporto/controllo della merce, hanno aumentato l'area di gravitazione del singolo porto. Il fattore distanza geografica (localizzazione rispetto al porto) ha perso rilevanza rispetto ad altri fattori quali il tipo di condizionamento della merce, il ciclo logistico, la rapidità/affidabilità/efficienza economica (prezzo) del servizio offerto. Questi fattori hanno portato molti spedizionieri/industrie della pianura Padana a imbarcare/sbarcare la propria merce containerizzata nei porti del Nord Europa (Rotterdam per tutti, ma anche Anversa o Amburgo) piuttosto che su porti geograficamente più prossimi come quelli del Mare Adriatico. Attualmente il bacino di utenza portuale (retroterra) è individuato da fattori economici e logistici che contribuiscono ad implementare la *catena del valore* delle imprese che rappresentano la domanda di trasporto ed è, come già rilevato, sempre meno determinato dalla prossimità geografica.

Gli interporti sono partners del sistema logistico nazionale che rappresentano una delle componenti per la definizione del bacino di influenza portuale; la loro presenza sul territorio contribuisce:

- allo sviluppo dell'intermodalità strada/rotaia;
- allo sviluppo economico attraverso la disponibilità di aree attrezzate non solo per le attività trasportistiche ma anche produttive;
- allo sviluppo della portualità.

Nelle aree oggetto di studio sono stati identificati gli Interporti di Marche e d'Abruzzo (Val Pescara) che potrebbero essere elementi rilevanti di sviluppo per i traffici dei porti di sistema in particolare quelli di Ancona, Ortona e Vasto. Per dettagli si rimanda al paragrafo 4.6.3, che contiene l'analisi degli interporti citati,

in cui si evidenzia che sulla base dei dati attuali ci siano margini concreti per un incremento delle attività interportuali, attualmente non molto sviluppate, a beneficio dei flussi di traffico da e per i porti della AdSP-MAC.

Ulteriori informazioni potranno essere inserite a valle dei contributi che potrebbero essere forniti dai responsabili della gestione dei singoli interporti e/o in ragione di specifici accordi ed intese con i responsabili dei Dipartimenti di sviluppo economico delle Regioni Marche e Abruzzo in linea con gli obiettivi di sviluppo delineati dal presente DPSS.

Il bacino di utenza attuale terrestre è stato tracciato considerando la matrice origine destinazione delle merci che arrivano o partono dal porto di Ancona attraverso le infrastrutture stradali e ferroviarie.

I dati relativi al traffico ferroviario merci da e per il porto rilevano che la modalità ferroviaria è molto limitata, circa **3 mila tonnellate** su oltre 8,9 milioni di tonnellate di traffico³⁹, delle quali 3,4 via pipeline, le restanti si muovono su strada. In porto non si effettuano treni blocco ma si movimentano saltuariamente carri ferroviari singoli.

Il bacino di utenza portuale è definito, quindi, dai soli flussi stradali dei veicoli pesanti che sono indicati graficamente nella Figura 4-13. La figura mostra i traffici merci veicolari da e per il porto di Ancona per la Regione Marche e quelli da e per il porto di Ortona per la Regione Abruzzo. La dimensione delle linee corrisponde a maggiori flussi.

Il traffico dei veicoli pesanti intercettato dentro il **porto di Ancona** permette di definire come bacino terrestre di riferimento le seguenti aree principali:

- l'intera regione dell'Umbria da Perugia a Terni e le aree dell'alta valle Tiberina con centro principale Città di Castello;
- l'intera regione delle Marche comprensiva del territorio lungo il litorale e nelle principali valli, tra i centri che registrano un maggior numero di spostamenti si individuano, Fano, Senigallia e Pesaro a nord.

Inoltre occorre considerare:

- la valle del fiume Esino da Falconara, a Jesi e a Fabriano;
- le aree tra Civitanova Marche e Fermo e verso l'interno fino a Tolentino;
- la valle del fiume Tronto fino ad Ascoli Piceno;
- la parte più settentrionale della regione Abruzzo a partire da Pescara verso Giulianova e Teramo.

Per quanto riguarda il **porto di Ortona** i traffici di veicoli pesanti individuano un bacino di riferimento ascrivibile all'intera Regione Abruzzo dal litorale alle parti più interne. Più nel dettaglio le aree più importanti sono quelle tra Pescara e Chieti e le aree industriali lungo la val di Sangro.

Le aree con flussi di veicoli pesanti più elevati sono quelle adriatiche, della Regione Umbria e quelle legate al tessuto commerciale di Pescara, Chieti e val di Sangro.

³⁹ Dati 2020

La Figura 4-13 mostra come alcuni traffici raggiungano anche la pianura Padana, in particolare le aree intorno a Milano, Brescia e Cremona. Si tratta di flussi veicolari la cui consistenza non denota un bacino di utenza ma evidenzia aree raggiungibili e con un possibile potenziale.

Si può quindi affermare che i bacini di utenza dei porti di Ancona e Ortona hanno dimensione regionale con un'espansione all'Umbria per il porto di Ancona.

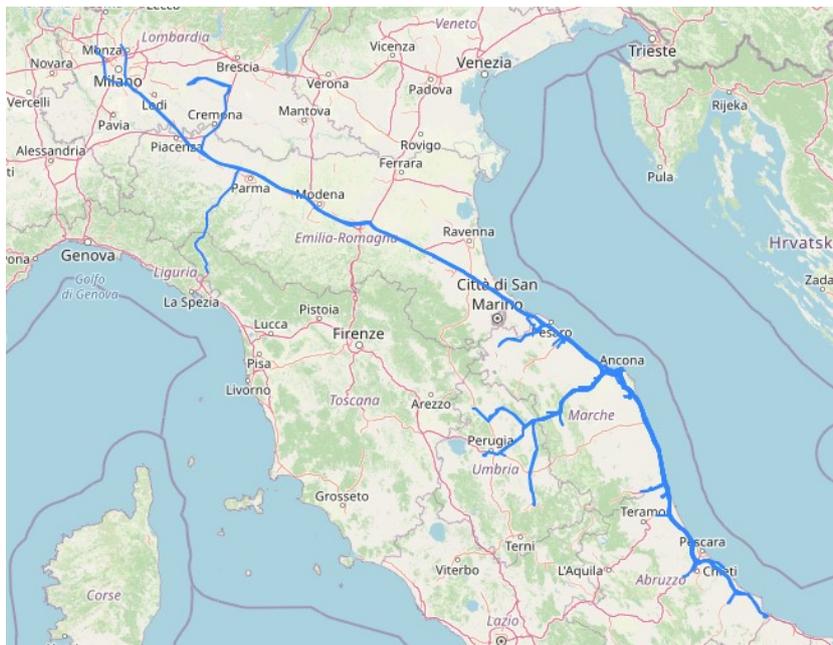


Figura 4-13 Flussi veicolari di traffico pesante da e per i porti commerciali di Ancona e Ortona

La figura sottostante è riferita ai traffici di veicoli pesanti generati dalla Fincantieri, il reticolo di traffico ha una distribuzione spaziale più articolata rispetto a quella dei traffici da e per il porto commerciale di Ancona, raggiunge Roma e le aree industriali venete e del Friuli. Si tratta di flussi quantitativamente più limitati.

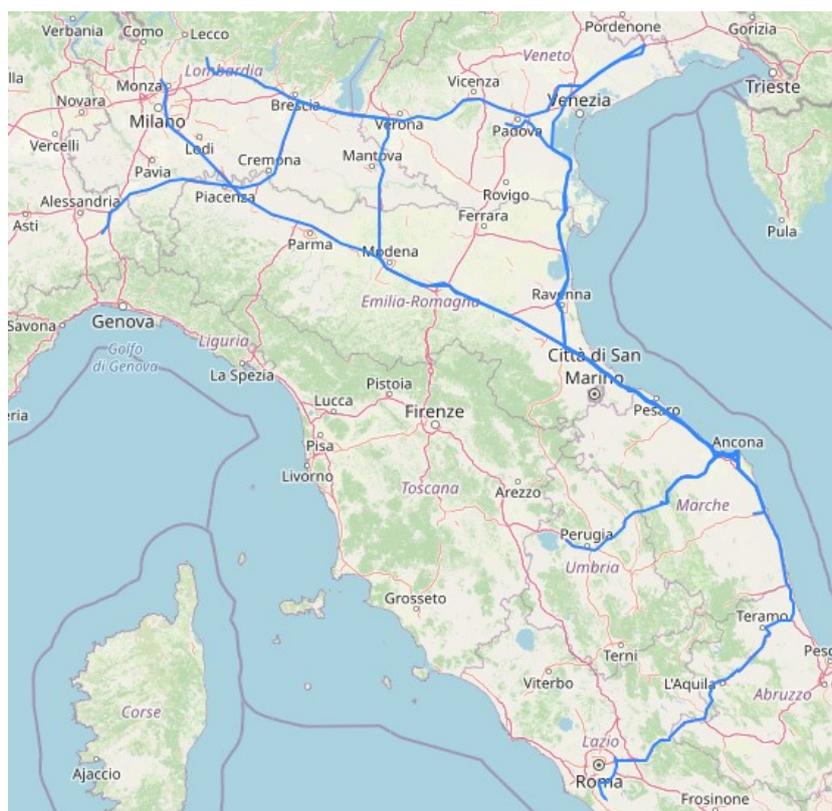


Figura 4-14 Flussi di traffico veicolare pesante da e per Fincantieri

Nelle pagine seguenti si analizza la matrice Origine/Destinazione marittima dei traffici del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale e si riportano anche i dati relativi al 2020.

I paesi con cui il porto di Ancona Falconara ha relazioni di **interscambio marittimo** sono principalmente localizzati oltre Adriatico e riguardano essenzialmente due tipologie di traffico le rinfuse liquide e i RoRo. La Tabella 4-6 mostra i traffici 2019 e 2020 in modo da valutare correttamente l'effetto pandemia che ha influenzato pesantemente gli scambi mondiali nel 2020.

Come si nota, si è verificata una diminuzione di quasi 1 milione di tonnellate per quanto riguarda le rinfuse liquide e di 750 mila tonnellate per i traffici dei traghetti sia merci che RoPax. I cali sono rispettivamente di circa il 22% per le rinfuse liquide e il 16% per i RoRo. Tra gli altri traffici, anche se di minore impatto quantitativo, i contenitori hanno registrato un decremento decisamente contenuto, si potrebbe affermare che tale categoria di traffico ha sostanzialmente "tenuto", mentre in altri porti si sono riscontrati dati peggiori. Si noti che il traffico Italia su Italia è aumentato di quasi 6700 tonnellate. Rilevante il calo delle rinfuse solide – 35% ma limitato in valore assoluto, -135 mila tonnellate.

Tabella 4-6 Interscambio marittimo del porto di Ancona Falconara confronto 2020 – 2019 (t)

PAESI	RINFUSE LIQUIDE		RINFUSE SOLIDE		CONTAINER		RO-RO	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
EUROPA	556.112	963.785	55.897	94.669	388.336	415.396	3.942.928	4.693.941
ITALIA	887.891	732.040	92.804	167.800	774.180	767.515	1.804	-
TURCHIA et al	1.497.404	2.025.419	21.919	51.761	-	-	-	-
RUSSIA et al.	379.939	636.749	37.128	66.745	-	-	-	-

U.S.A.	91.364	-	27.430	-	3.767	-	-	-
EGITTO et al	32.894	76.513	17.028	5.973	42.346	60.563	-	-
TOTALE	3.445.604	4.434.506	252.206	386.948	1.208.629	1.243.474	3.944.732	4.693.941

In Tabella 4-6 sono esposti i dati del 2019 e del 2020 perché in una prospettiva strategica futura il dato indicativo dello “stato di fatto” in termini di volumi di traffico sia quello del 2019 non inficiato dagli effetti della pandemia da Covid-19, così come è stato fatto nell’analisi dell’andamento dei risultati portuali degli ultimi dieci anni.

I collegamenti più importanti sono quelli con la Grecia, l’Albania e la Croazia tra i quali la Grecia è preponderante e pesa per l’85% sul totale traffici nel 2020 e per il 78% nel 2019. I traffici con la Grecia, infatti, sono diminuiti meno di quelli con le altre nazioni nell’anno della pandemia.

Tabella 4-7 Traffici RoRo per Paese 2020 (t)

TRAFFICI RORO PER PAESE 2020	IN	OUT	Totale	Peso sul totale
ALBANIA	196.248	296.143	492.391	12%
CROAZIA	60.887	57.708	118.595	3%
GRECIA	1.734.264	1.597.678	3.331.942	85%
TOTALE	1.991.399	1.951.529	3.942.928	100%

Tabella 4-8 Traffici RoRo per Paese 2019 (t)

TRAFFICI RORO PER PAESE 2019	IN	OUT	Totale	Peso sul totale
ALBANIA	354.307	431.327	785.634	17%
CROAZIA	133.046	120.416	253.462	5%
GRECIA	1.836.617	1.818.228	3.654.845	78%
TOTALE	2.323.970	2.369.971	4.693.941	100%

Il traffico di contenitori si aggira intorno ai 160 mila TEUs ed è, per più della metà, un traffico nazionale, gli altri paesi dell’interscambio sono per lo più paesi europei tra cui Croazia, Grecia, Malta, Montenegro, Slovenia, tutti con quote molto piccole.

Nei grafici seguenti sono evidenziati per il 2020 e per il 2019 i paesi e le categorie di traffico relative agli scambi con gli altri porti nazionali e non. Le figure sottostanti mostrano come i paesi rimangano gli stessi tra un anno e l’altro. Le variazioni sono principalmente quantitative.

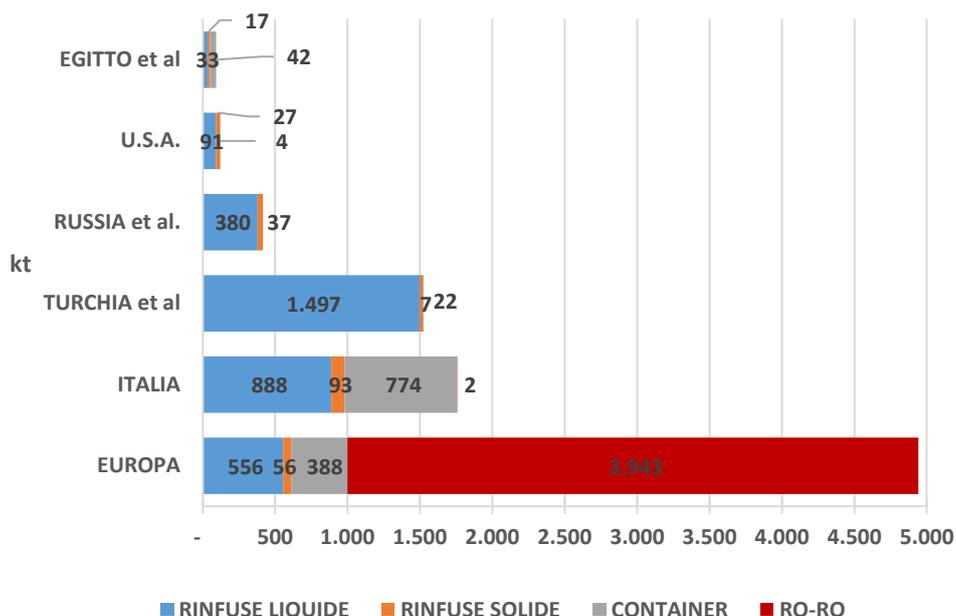


Figura 4-15 Interscambio marittimo del porto di Ancona Falconara con il resto del mondo, 2020 (Kt)

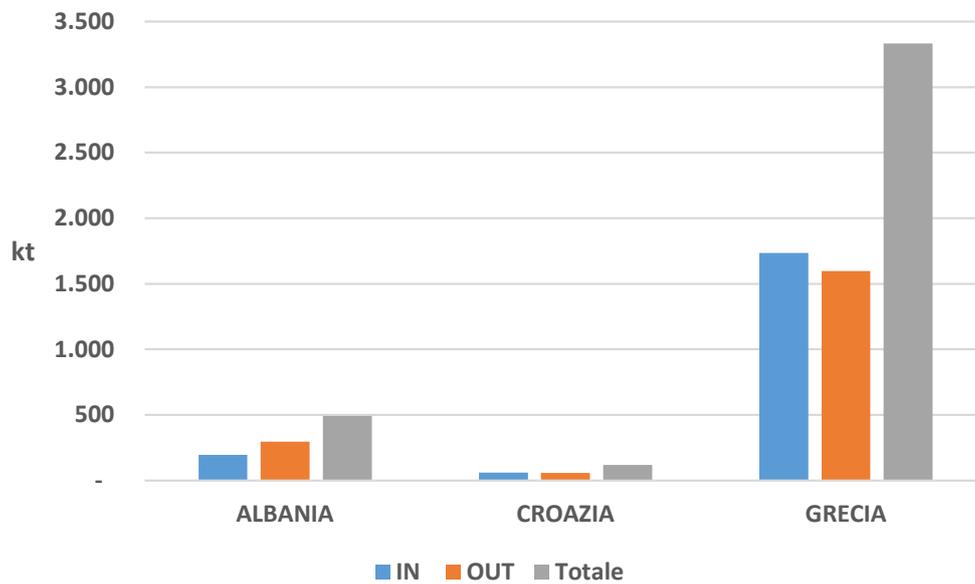


Figura 4-16 Dettaglio dei traffici RoRo per paese e per sbarchi e imbarchi, 2020 (Kt)

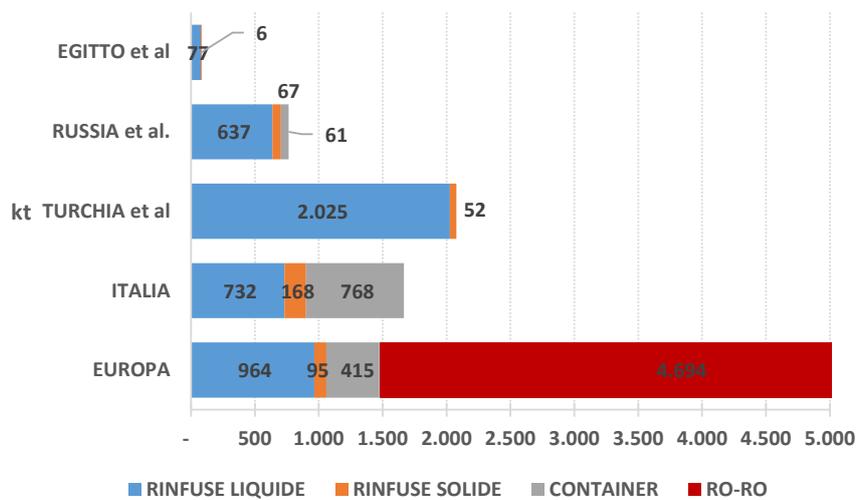


Figura 4-17 Interscambio marittimo del porto di Ancona Falconara con il resto del mondo, 2019 (Kt)

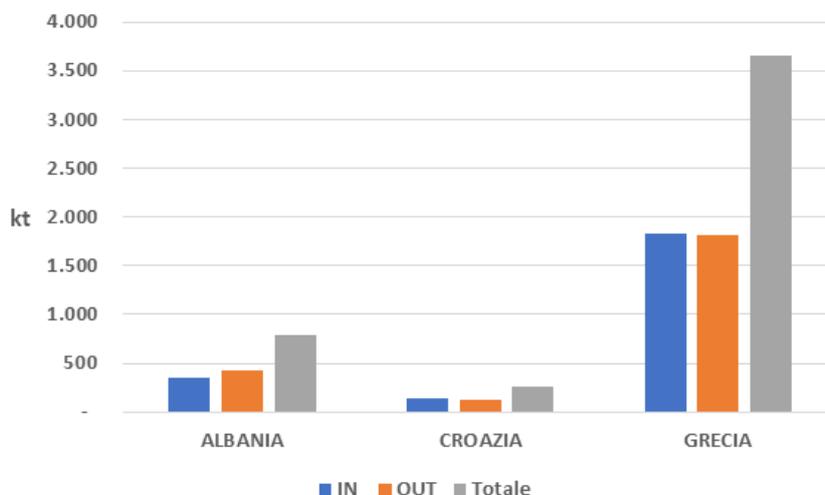


Figura 4-18 Dettaglio dei traffici RoRo per paese e per sbarchi e imbarchi, 2019 (Kt)

Analizzando i dati dell'interscambio marittimo insieme a quelli relativi al bacino di utenza del porto di Ancona si identifica un porto con una propensione internazionale nei traffici RoRo collegata ad un bacino di riferimento sovraregionale che potrà potenziare i propri traffici con i servizi ferroviari e intermodali anche attraverso l'apporto del risanato interporto di Jesi ad esso collegato e funzionale.

Le caratteristiche peculiari del porto identificano una vocazione per il traffico traghetti oltre Adriatico ed una per le rinfuse liquide generata dalle necessità della raffineria API a Falconara.

4.5 Interscambi commerciali Regioni Marche e Abruzzo

Gli interscambi commerciali delle Regioni di riferimento del Sistema Portuale del mar Adriatico Centrale, Marche e Abruzzo, hanno registrato dinamiche positive negli ultimi dieci anni. L'analisi è stata condotta sulla base dei dati ISTAT COEWEB che rilevano gli interscambi commerciali delle regioni italiane con il resto del mondo in valore.

La **Regione Marche** è passata da un valore di interscambio pari a 15,5 miliardi di euro del 2010 ai circa 20 del 2019; nel 2020 si è registrata una diminuzione di circa 2,3 miliardi di euro (-12%) che ha riportato gli scambi con l'estero ai livelli del 2012.

Per il 2021 i dati del primo semestre, se confermati nel secondo, potrebbero riportare gli scambi commerciali ai livelli prepandemia.

Tabella 4-9 Andamento delle importazioni e delle esportazioni della Regione Marche 2010-2020

	Incremento medio annuo 2019/2010	Incremento medio annuo 2020/2010	Incremento periodo 2019/2010
Export	3,6%	2,0%	37,6%
Import	1,8%	0,3%	17,1%

In Tabella 4-9 sono riportati gli incrementi medi annui e di periodo suddivisi per import ed export e in Figura 4-19 ne è evidenziato l'andamento in valore assoluto.

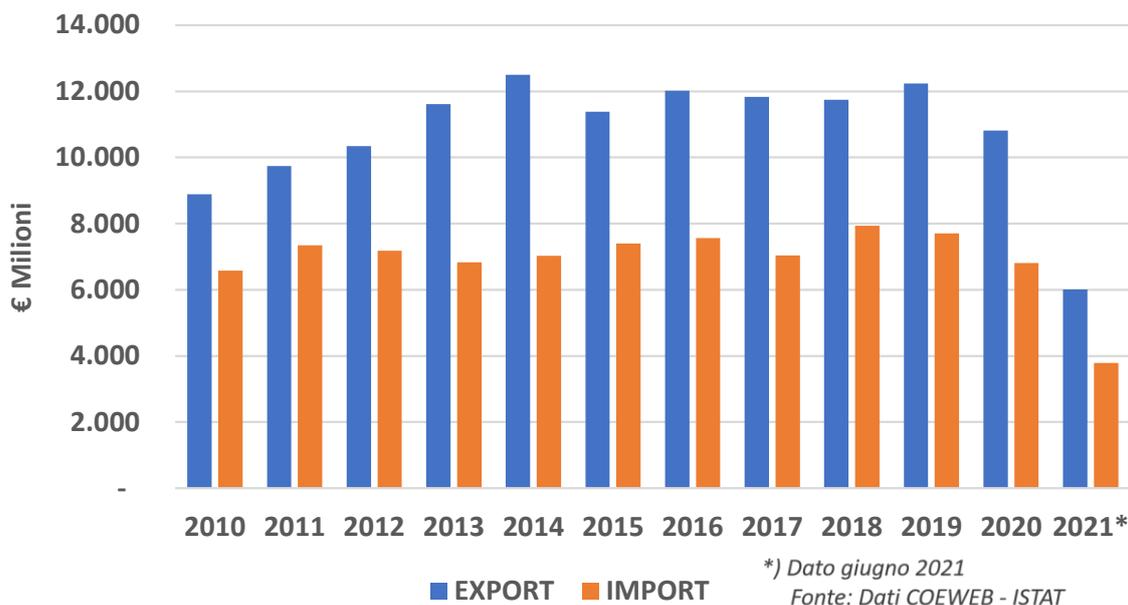


Figura 4-19 Interscambi della Regione Marche (2010 – 2021, area mondo)

La **Regione Abruzzo** può contare su un interscambio commerciale con l'estero di circa 12,9 miliardi di euro nel 2019; rispetto al 2020 il decremento è stato contenuto, -850 milioni di euro (-7%)

Per il 2021 i dati del primo semestre, se confermati nel secondo, potrebbero riportare gli scambi commerciali su livelli decisamente più alti (+11%) rispetto al 2019.

Tabella 4-10 Andamento delle importazioni e delle esportazioni della Regione Abruzzo 2010-2020

	Incremento medio annuo 2019/2010	Incremento medio annuo 2020/2010	Incremento periodo 2019/2010
Export	3,6%	2,6%	37,5%
Import	1,0%	0,1%	9,4%

In Tabella 4-10 sono riportati gli incrementi medi annui e di periodo suddivisi per import ed export e in Figura 4-20 ne è evidenziato l'andamento in valore assoluto.

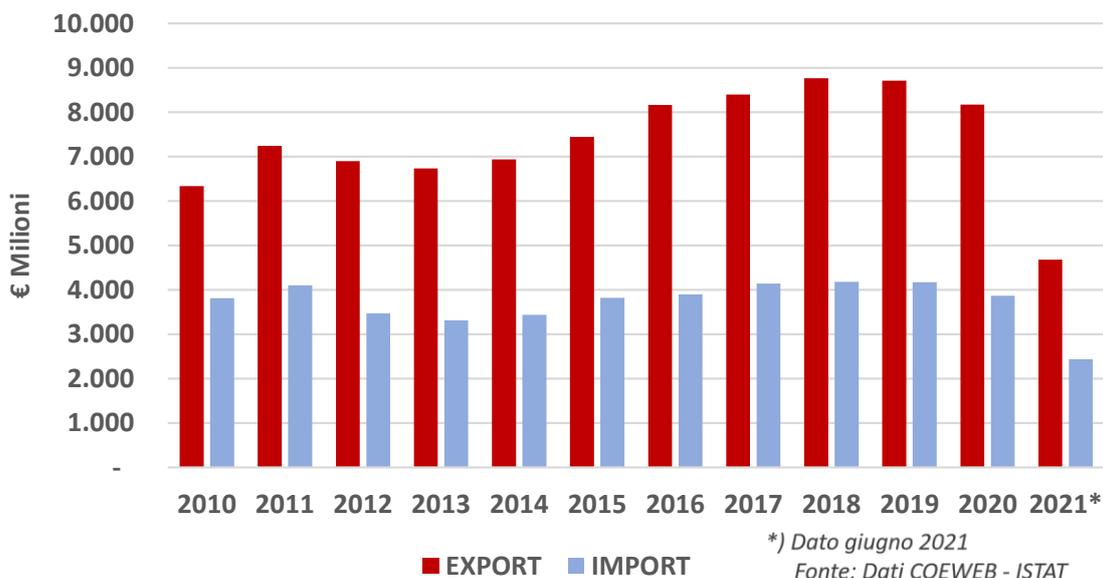


Figura 4-20 Interscambi della Regione Abruzzo (2010 – 2021, area mondo)

Uno sguardo all'interscambio nazionale del primo semestre 2021 da comunicati e dati ISTAT: nei primi sei mesi dell'anno, l'incremento tendenziale dell'export ha riguardato quasi tutte le regioni italiane. Su base annua, l'incremento è decisamente elevato, a causa dei bassi livelli registrati nel secondo trimestre 2020. Questa dinamica positiva si traduce, nel primo semestre 2021, in un marcato incremento tendenziale per tutte le regioni italiane, a eccezione della Liguria. A fornire i contributi maggiori sono le grandi regioni del Nord – Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto e Piemonte – le cui performance spiegano circa i due terzi della crescita delle esportazioni italiane nel periodo. I risultati positivi della Lombardia (+22,6%) contribuiscono per 6,1 punti percentuali alla crescita su base annua dell'export nazionale.

Nello stesso periodo, l'aumento delle vendite di metalli di base e prodotti in metallo da Lombardia, Lazio e Veneto e di macchinari e apparecchi N.C.A.⁴⁰ da Lombardia, Emilia-Romagna, Piemonte e Veneto spiega per 5,7 punti percentuali la crescita dell'export nazionale. Diversamente, la contrazione delle vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici da Lombardia, Veneto, **Marche**, Lazio e Liguria e di mezzi di trasporto (autoveicoli esclusi) da Liguria e Puglia fornisce un contributo negativo di 1,4 punti alla variazione delle esportazioni.

Considerando invece i primi tre mesi del 2021, la crescita tendenziale dell'export interessa la maggior parte delle regioni italiane ed è più marcata per **Abruzzo (+12,5%)**, Lazio (+12,4%), Molise (+11,9%) e Toscana (+11,3%); quest'ultima contribuisce da sola per un punto percentuale alla crescita dell'export nazionale.

⁴⁰ Fabbricazione di macchine di impiego generale, Fabbricazione di macchine per l'agricoltura e la silvicoltura, Fabbricazione di macchine per la formatura dei metalli e di altre macchine utensili, Fabbricazione di altre macchine per impieghi speciali

All'opposto, si registrano ampie variazioni negative per Liguria (-34,5%), Sicilia (-10,2%) e Friuli-Venezia Giulia (-8,2%).

L'analisi provinciale dell'export mostra performance positive per quasi tutte le province italiane.

4.6 Sistema infrastrutturale Regioni Marche e Abruzzo

Il sistema portuale del Mar Adriatico Centrale rappresenta una parte importante del sistema infrastrutturale delle regioni Marche ed Abruzzo. Questo sistema è costituito da infrastrutture che consentono spostamenti sia passeggeri sia merci attraverso differenti modalità di trasporto (marittima, ferroviaria, stradale e aerea) ma devono integrarsi per collegare, tramite corridoi logistici, i centri di produzione e di consumo.

Inoltre, la presenza di interporti e di piattaforme logistiche all'interno del sistema, permette l'integrazione modale, offrendo maggiori servizi rispetto al semplice trasporto ed instradamento di merci e persone. In questo particolare caso, la presenza del sistema infrastrutturale assicura il collegamento del sistema portuale con il territorio delle due regioni, bacino più importante di utenza terrestre del sistema portuale, strutturato con aree abitate lungo la costa e nell'hinterland.

Il sistema infrastrutturale delle regioni Marche ed Abruzzo è interessato dal corridoio merci Scandinavo-Mediterraneo del quale fa parte il nodo di Ancona. Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo è un itinerario in direzione nord-sud, particolarmente importante per l'economia europea e soprattutto italiana. Attraversando infatti il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, le Alpi e l'Italia, il Corridoio si sviluppa lungo l'asse più trafficato del continente per quanto riguarda il trasporto delle merci.

Il progetto più importante di questo Corridoio è la Galleria di base del Brennero che collegherà più agevolmente il nord Europa ai porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Napoli, Taranto, Gioia Tauro e Civitavecchia.

In questo modo l'infrastruttura si configura come sistema a supporto delle relazioni commerciali tra l'Oriente, il Nord Africa e l'Europa centrale con un ruolo fondamentale associato ai porti italiani. Le due figure seguenti rappresentano la rete dei corridoi merci TEN-T, rispettivamente in Europa ed in Italia, riferite alle attività di pianificazione ed attuazione precedenti all'evento pandemico (Covid-19 con ripercussioni sino al 2021) ed al successivo evento bellico Russia-Ucraina.

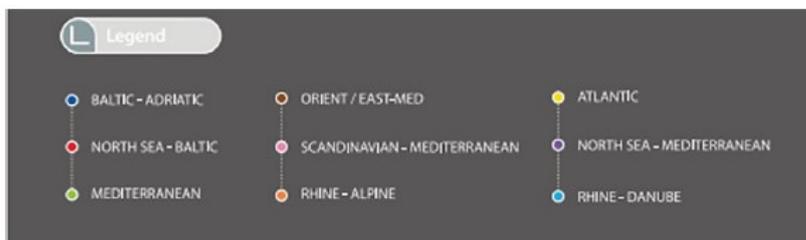
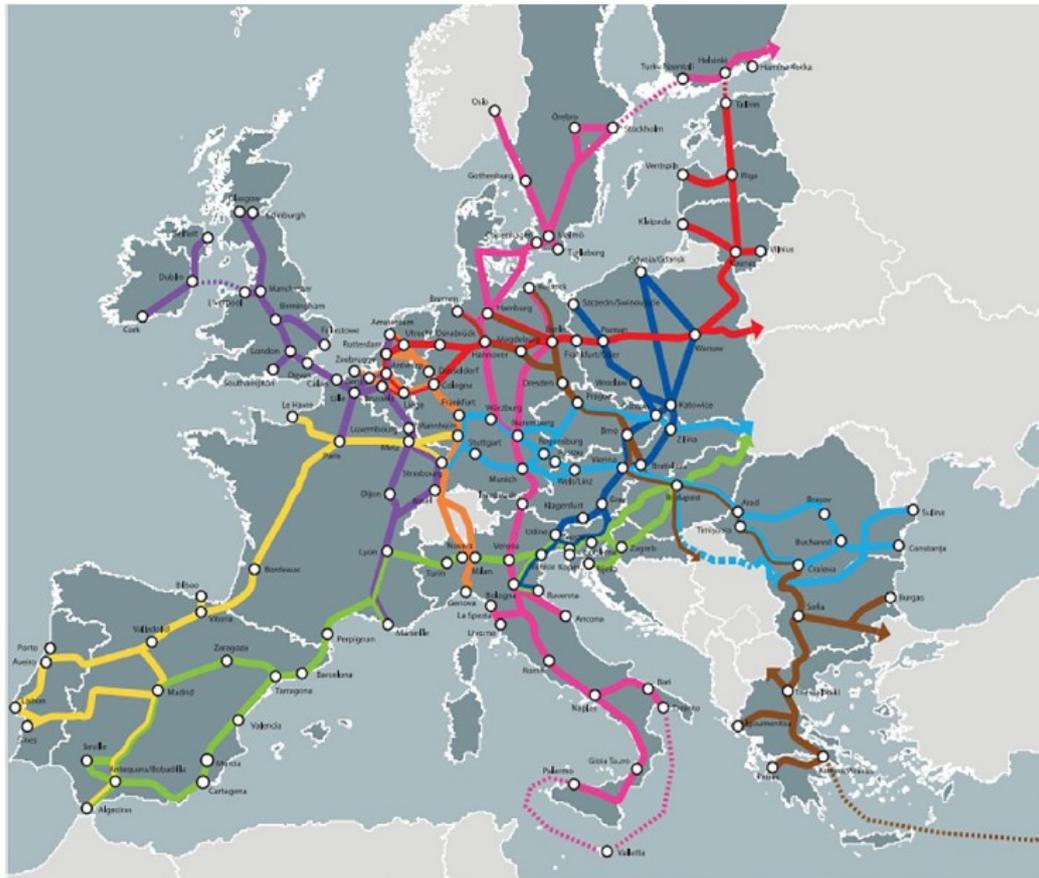


Figura 4-21 Corridoi merci della rete TEN-T (scenario impostato nel 2013).



Figura 4-22 Corridoi merci della rete TEN-T di interesse per l'Italia.

La descrizione delle varie componenti infrastrutturali delle regioni Marche ed Abruzzo, di seguito riportata, è organizzata distinguendo tra i nodi della rete di trasporto, costituiti dalle piastre logistiche (porti, interporti ed aeroporti) e gli archi, comprendenti tutte le reti lineari (stradali e ferroviarie) che consentono l'interconnessione tra i nodi di riferimento del sistema.

4.6.1 Altri porti

Un aspetto meritevole di attenzione ai fini del presente Documento riguarda l'assetto complessivo della portualità regionale delle Regioni Marche ed Abruzzo, che si sviluppa con i seguenti scali:

- porto di Fano
- porto di Senigallia
- porto turistico di Numana

- porto di Civitanova Marche
- porto turistico San Giorgio
- porto di Giulianova
- Porto turistico di Roseto degli Abruzzi
- Porto turistico di Francavilla al Mare
- Porto di Vasto (dal 5/08/2022 passato nelle competenze della AdSP-MAC)

I primi 5 porti sono nelle Marche mentre gli altri 4 sono in Abruzzo. Si è in presenza di infrastrutture portuali di valenza locale e/o al massimo regionale, gestite dalle rispettive regioni, dove si concentrano attività legate sia alla pesca, soprattutto in alcuni porti marchigiani e quello di Giulianova, sia legate al diporto. In alcuni di questi porti sono stati lanciati anche servizi per solo passeggeri di collegamento verso la costa croata o servizi di turismo nautico (ad esempio, servizi turistici giornalieri verso le isole Tremiti) che però non sono più esistenti o rimangono del tutto marginali per traffici generati.

In questo quadro, la più importante eccezione è legata al porto di Vasto per il quale si registra un traffico commerciale di un certo rilievo legato alle operazioni di sbarco/imbarco, stoccaggio e ricariche di varie tipologie di merci (rinfuse, prodotti solidi, veicoli, impiantistica). Il movimento complessivo è attestato su valori intorno alle 500.000 t/anno di movimentazioni portuali, secondo gli ultimi dati disponibili (anno 2017). Queste caratteristiche hanno quindi guidato l'inserimento di questo porto in quelli di competenza della AdSP-MAC.

4.6.2 Collegamenti stradali e ferroviari

Le regioni Marche ed Abruzzo sono entrambe interessate dal corridoio infrastrutturale adriatico sia viario sia ferroviario che corre lungo la costa del Mare Adriatico e rappresenta il collegamento principale della rete infrastrutturale a cui si ricollegano una serie di infrastrutture trasversali che assicurano la connessione con le aree interne delle due regioni e le regioni limitrofe situate ad ovest della catena degli Appennini quali la Toscana, il Lazio, l'Umbria e la Campania.

La rete autostradale di interesse nazionale che attraversa il territorio della Autorità di Sistema del Mar Adriatico Centrale è composta da:

- la Autostrada Adriatica A14 Bologna – Bari – Taranto caratterizzata da una doppia carreggiata e tre corsie per senso di marcia da Bologna fino al casello di Porto Sant'Elpidio, provincia di Fermo, per poi proseguire verso sud fino a Bari e Taranto con due corsie per senso di marcia;
- le Autostrade dei Parchi, A24 Teramo – L'Aquila – Roma e la A25, Pescara – Torano, entrambe caratterizzate da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia.

Queste due infrastrutture, che si uniscono a Torano al confine tra Lazio ed Abruzzo, permettono il collegamento tra la Autostrada A14 e la Autostrada del Sole A1 oltre che l'accesso rapido alla città di Roma.

La rete viaria principale è poi completata con le seguenti infrastrutture:

- il raccordo autostradale Ascoli Piceno – Porto d'Ascoli, caratterizzata da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia;
- l'asse viario composto dalla SS73 bis di Bocca Trabaria e poi dalla SS3 Flaminia da Fano prosegue lungo la valle del fiume Metauro fino all'innesto con la SS452 verso Gubbio, asse caratterizzato da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia su quasi tutta la tratta;

- la SS 76 della Valle d'Esino, da Falconara Marittima fino a Fabriano e poi proseguire come SS 318 fino a Perugia, caratterizzata da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia;
- la SS 77 e la SS 77VAR della val di Chienti, da Civitanova Marche fino a Foligno in Umbria, caratterizzata da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia;
- la SS 80 Raccordo di Teramo, che collega Teramo con il casello della A14 di Giulianova rappresentando la prosecuzione fino al mare della Autostrada A24, caratterizzata da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia;
- il raccordo autostradale Chieti - Pescara, caratterizzato da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia;
- la SS652 di Fondo Valle Sangro da Torino di Sangro fino a Castel di Sangro, caratterizzata da una singola carreggiata e una corsia per senso di marcia.

Questa viabilità è accomunata dal fatto di essere connessa con la A14 e svilupparsi in direzione est -ovest, a servizio delle valli interne e dei collegamenti verso le aree situate in altre regioni oltre la catena montuosa dell'Appennino.

Il sistema viario principale ha raggiunto una buona capillarità rispetto ai territori e, attraverso gli interventi compiuti negli ultimi anni, ha creato, soprattutto nelle Marche, collegamenti viari di prestazioni soddisfacenti lungo la direttrice est – ovest.

A livello di prestazioni offerte, si può ricordare come l'Autostrada A14 sia interessata da un traffico molto rilevante sia di veicoli leggeri sia di veicoli pesanti con problemi a volte frequenti di congestione. Condizioni di flusso decisamente migliori si registrano sulla rimanente rete viaria principale.

In relazione al futuro, è importante segnalare la presenza di una serie di interventi, già progettati e alcuni già avviati, per il completamento del cosiddetto Quadrilatero Marche – Umbria. Il progetto infrastrutturale viario consiste nel completamento e nell' adeguamento di due arterie principali (l'asse Foligno-Civitanova Marche SS 77 e l'asse Perugia-Ancona SS 76 e SS 318), ormai completate, e nella realizzazione della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia, realizzata solo nel primo tratto fino a Matelica e di altri interventi collegati, necessari per assicurare il raccordo con i poli industriali esistenti e, più in generale, a migliorare ed incrementare l'accessibilità alle aree interne. Intervento programmato per il futuro è anche il completamento dell'itinerario Fano – Grosseto che, per la regione Marche, permetterà il superamento della catena degli Appennini con una galleria di valico verso la valle del Tevere e l'area di Sansepolcro e Città di Castello.

La rete ferroviaria nelle regioni Marche ed Abruzzo è basata sulla linea Adriatica da Bologna a Bari e Lecce che attraversa da nord a sud, seguendo la costa del mare Adriatico, sia le Marche sia l'Abruzzo toccando molti dei principali centri abitati come Ancona e Pescara. A questo collegamento si aggiungono poi collegamenti trasversali di varia importanza. In entrambe le regioni la rete ferroviaria è interamente gestita da RFI.

Nella regione Marche, come visibile dalla seguente figura, la rete principale è composta dalla linea Adriatica, elettrificata e a doppio binario, e dalla Orte – Falconara, elettrificata ma non ancora interamente a doppio binario. Il sistema ferroviario è poi completato dalla linea secondaria che unisce Civitanova Marche a Fabriano e Pergola, non elettrificata e a singolo binario e dalla linea tra Porto d'Ascoli e Ascoli Piceno, elettrificata e a singolo binario.

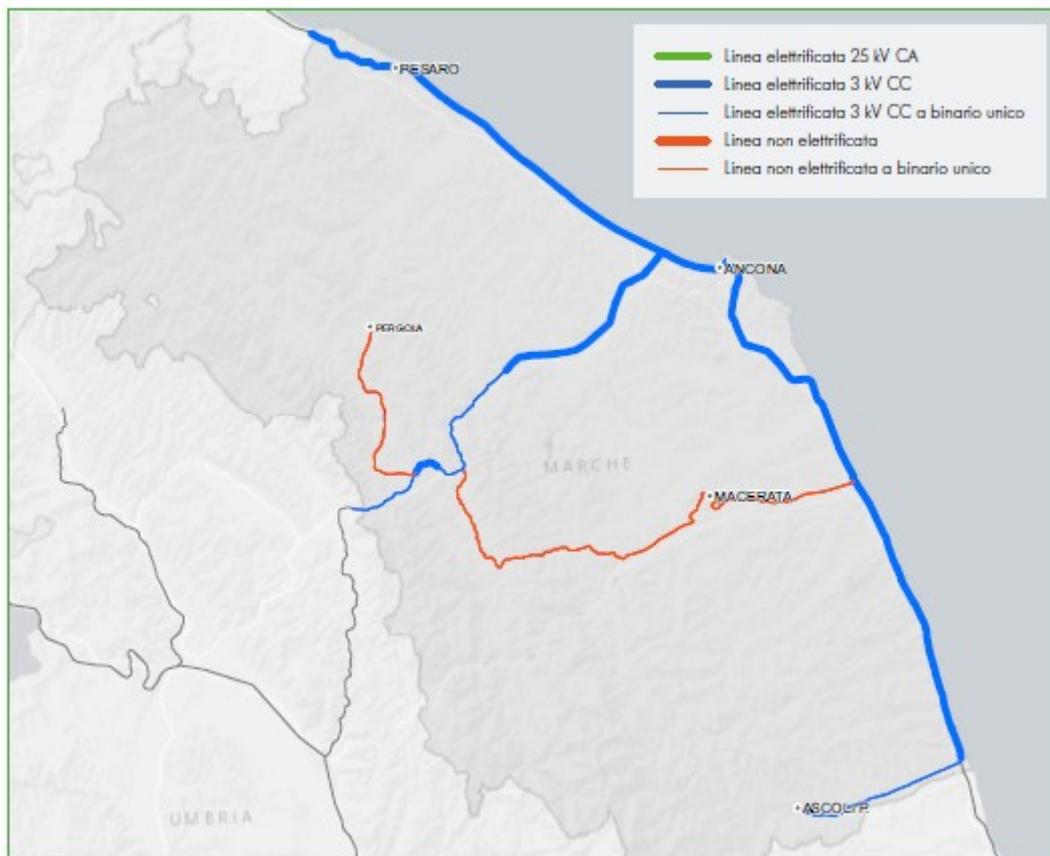


Figura 4-23 Rete ferroviaria della regione Marche (fonte: Piano Commerciale RFI anno 2021).

Il sistema di trasporto ferroviario delle Marche si caratterizza per una concentrazione del traffico sia di lunga sia di breve percorrenza lungo la direttrice Adriatica e la direttrice Orte - Falconara per i collegamenti con Roma e con l'Umbria. Le altre due linee svolgono un ruolo secondario e limitato al solo trasporto passeggeri. I servizi presenti, ad eccezione di pochi casi, non presentano ancora una struttura strettamente cadenzata.

I servizi si caratterizzano lungo la direttrice Adriatica attraverso i seguenti collegamenti: Piacenza - Ancona (ogni 120 minuti) con alcuni rinforzi durante la giornata; Bologna/Rimini - Pesaro/Ancona (1 treno/ora); Ancona - Pescara (ogni 120 minuti). Nella stazione di Ancona viene inoltre garantito l'interscambio con i servizi AV e intercity sia in direzione nord che sud. Sulla direttrice Falconara - Orte, i servizi sono così strutturati: Ancona - Roma (ogni 120 minuti); Ancona - Fabriano (1 treno/ora). La linea Civitanova - Albacina, integrata con la direttrice Orte - Falconara presenta servizi con cadenza oraria e rinforzi nelle ore di punta non rigidamente strutturate. A completamento dei servizi regionali, si segnalano le relazioni Ancona - Ascoli e Ascoli - San Benedetto del Tronto, con un'offerta di 1 treno/ora con rinforzi nelle ore di punta.

Nella regione Abruzzo, come visibile dalla seguente figura, la rete principale è composta dalla linea Adriatica, elettrificata e a doppio binario a parte l'ultima parte tra Ortona e il confine con la regione Molise, e dalla Pescara - Avezzano - Roma, elettrificata ma a binario unico. Il sistema ferroviario è poi completato dalla linea secondaria che unisce Giulianova a Teramo, elettrificata e a singolo binario e da tre linee interne che collegano l'Abruzzo con il Lazio, l'Umbria e il Molise. Si tratta di tre linee non elettrificate e a singolo binario. Nonostante un maggiore sviluppo della rete abruzzese rispetto a quella marchigiana, bisogna osservare come

molte delle linee siano con un andamento plano-altimetrico complicato tale da permettere prestazioni modeste sia in velocità sia in capacità oltre che inadatte ad un trasporto efficiente delle merci per inadeguatezza della sagoma e del modulo ammesso su queste linee.

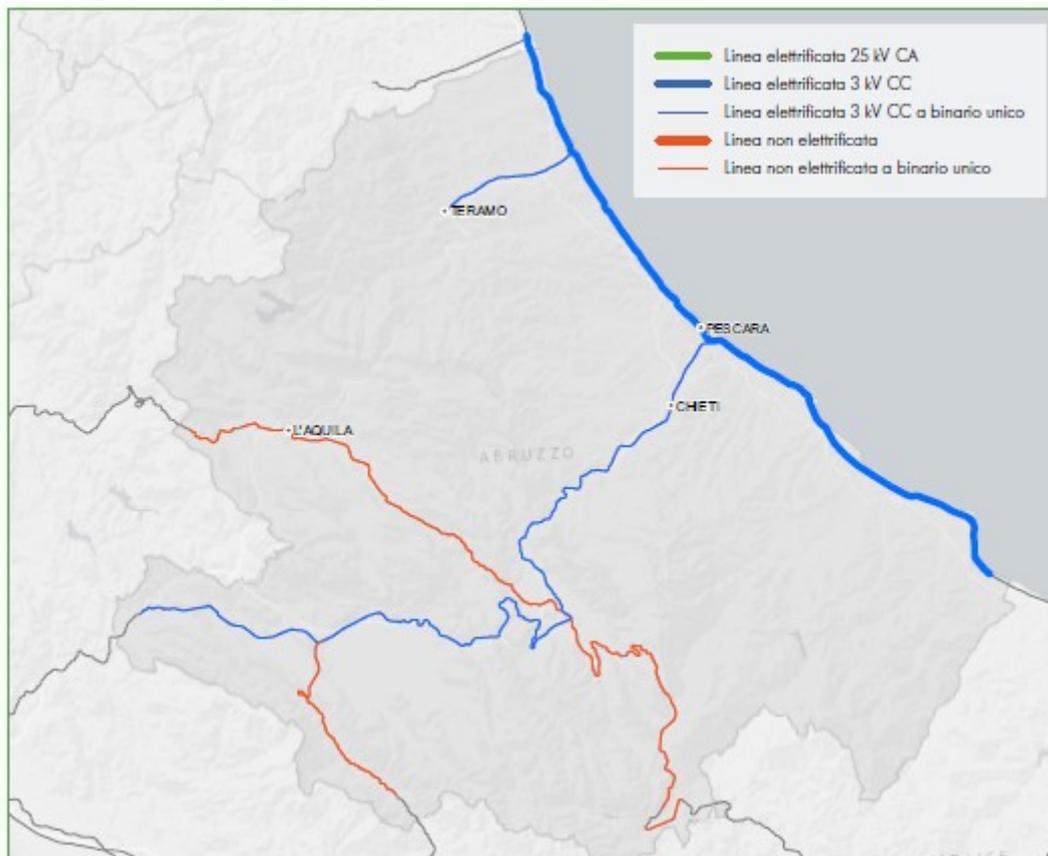


Figura 4-24 Rete ferroviaria della regione Abruzzo (fonte: Piano Commerciale RFI anno 2021).

I servizi si caratterizzano lungo la direttrice Adriatica attraverso i seguenti collegamenti quasi tutti cadenzati: Ancona - Pescara (ogni 120 minuti); Sulmona – Pescara – Giulianova – Teramo (1 treno/ora); Pescara - Termoli (1 treno/ora); Pescara – San Vito – Lanciano (20 treni/giorno). Nella stazione di Pescara viene inoltre garantito l'interscambio con i servizi AV e intercity tra Milano/Bologna e Bari. Sulla direttrice Pescara – Roma, i servizi sono così strutturati: Pescara - Sulmona (1 treno/ora); Pescara/Sulmona - Roma (6 treni/giorno); Avezzano – Roma (20 treni/giorno); Avezzano - Sulmona (6 treni/giorno). Le altre linee offrono servizi organizzati secondo specifiche esigenze di mobilità con pochi servizi offerti durante il giorno.

La rete ferroviaria principale è strutturata e attrezzata per consentire la circolazione dei treni merci con servizi gestiti da diversi operatori di trasporto. Nel caso in studio, il traffico di convogli merci è legato esclusivamente alla linea Adriatica e a quelle tratte di raccordo tra questa e i terminali. Allo stato attuale, secondo i dati RFI (presentazione ottobre 2021 su Aggiornamento infrastrutturale degli interventi programmati sul corridoio Adriatico), la linea Adriatica è interessata dal transito di circa 40 treni merci al giorno, quasi tutti originati/destinati negli impianti della regione Puglia ad eccezione di 2 treni/g per l'Interporto di Jesi e 8 treni/g per l'impianto abruzzese di Fossacesia. Quest'ultimo impianto viene utilizzato per il trasporto di furgoni realizzati dalla Sevel.

Nei prossimi anni importanti interventi sono previsti sulla rete ferroviaria di entrambe le regioni con l'obiettivo di assicurare a) un collegamento ai porti e agli altri terminali ferroviari; b) azioni per il potenziamento delle prestazioni offerte da alcuni importanti corridoi; c) una ottimizzazione della offerta dei servizi effettuati e della loro gestione. In relazione al traffico ferroviario delle merci, gli interventi previsti hanno come obiettivo quello di adeguare le linee al livello standard considerato per i corridoi merci della rete TEN-T per caratteristiche strutturali e prestazionali (modulo, sagoma, peso assiale e terminali).

In relazione al corridoio ferroviario Adriatico, la sagoma risulta già adeguata su quasi tutto il corridoio, a parte le tratte a sud di Bari, al P/C 80 che permette il trasporto sia di semirimorchi sia di container High Cube. In relazione al modulo, lunghezza massima del convoglio in circolazione, la tratta da Rimini ad Incoronata (Foggia) ha un modulo pari a 575 m e quindi sono previsti interventi su numerosi impianti abruzzesi e marchigiani a partire dal 2023 per adeguarne alcuni a modulo 650 m e altri a 750 m. Il risultato a regime sarà tale da permettere di trovare impianti con modulo 750 m a meno di 100 km di distanza e modulo 650 m a distanze inferiori ai 40 km, permettendo così la gestione di sorpassi e incroci senza particolari criticità. Ulteriori interventi sono poi previsti per un potenziamento di tipo tecnologico con l'introduzione dell'ACC-M su molte tratte (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione) e prestazionale con adeguamenti puntuali di tipo infrastrutturale (ad esempio, completamento delle varianti di tracciato tra Ortona, Termoli e Lesina). Tali interventi consentiranno un sostanziale recupero di tempi di percorrenza tra Bologna e Bari fino a Lecce con velocità massima intorno ai 200 km/h.

Oltre a questi interventi, si prevede di potenziare anche la linea Orte - Falconara con il raddoppio su alcune tratte in Umbria e una serie di interventi sul nodo di Falconara. Il programma di riassetto del nodo di Falconara è articolato in due fasi. La prima fase consiste nella realizzazione tra Falconara e Montemarciano di una nuova tratta di linea lato monte rispetto all'attuale, passando così lontano dal perimetro API e della costruzione di una bretella a semplice binario per il collegamento diretto da Nord con la linea Falconara - Orte. La stazione di Falconara viene adeguata a modulo 750 metri conservando solo cinque dei binari del piazzale adibito a servizio viaggiatori. Questa fase si prevede possa terminare nel 2023. La seconda fase, prevista dopo il 2024, consiste nell'attivazione di un nuovo impianto merci, ubicato a circa 2 km a nord di Montemarciano, dotato di n. 5 binari, di cui uno a modulo 750 metri, e adibito a garantire le visite tecniche e i servizi merci oggi espletati in stazione di Falconara. La nuova bretella risulta un intervento strategico in quanto garantirà un nuovo percorso alternativo al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, già adeguato a P/C 45, tra Roma e l'Italia settentrionale.

Importante intervento è anche quello legato alla realizzazione di un terzo binario tra Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova, garantendo così la possibilità di rendere compatibili i servizi regionali tra Sulmona, Pescara e Teramo e quelli di lunga e media percorrenza lungo la linea Adriatica.

Altro importante intervento è quello legato al progetto di velocizzazione della linea Pescara-Roma, con l'obiettivo di sviluppare i collegamenti lungo la trasversale appenninica tra la regione Abruzzo, la Capitale e la direttrice Adriatica. Le opere per l'ammodernamento della linea sono rivolte alla ricerca di prestazioni migliori, compatibili con standard qualitativi allineati ai più recenti. Il progetto preliminare redatto nel 2008 da RFI e trasmesso al MIT individua 5 interventi prioritari da realizzare in due fasi distinte in considerazione della disponibilità delle risorse finanziarie. Gli interventi del progetto redatto nel 2008 consistono in:

- il raddoppio della tratta Pescara – Chieti - Interporto avente l'obiettivo di potenziare i collegamenti con Chieti e l'Aeroporto d'Abruzzo per creare un servizio metropolitano tra Pescara e Chieti, relazione

interessata anche da pendolarismo universitario;

- la realizzazione di varianti di tracciato nei comuni di Manoppello e Pratola Peligna per eliminare la tortuosità esistente;
- il raddoppio delle tratte Celano-Bugnara e Vicovaro – Guidonia con l’obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza tra il versante tirrenico e quello adriatico.

Nell’ultimo anno, il progetto ha avuto un’accelerazione come parte integrante del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza – Italia Domani a partire dal Lotto 1 tra Pescara e l’Interporto per il quale è stato presentato il PFTE e si è già svolto il Dibattito Pubblico.

4.6.3 Interporti

Le regioni Marche ed Abruzzo ospitano due strutture interportuali: Interporto Marche e Interporto d’Abruzzo. In entrambi i casi si tratta di infrastrutture situate in una posizione baricentrica rispetto al territorio regionale di riferimento e ben collegate con le infrastrutture ferroviarie e stradali più importanti.

L’Interporto delle Marche è localizzato nei pressi della cittadina di Jesi, direttamente sulla direttrice di collegamento che dal capoluogo marchigiano porta a Roma ed indirettamente ai collegamenti litoranei dell’Adriatico. In particolare, la struttura si colloca sulla linea Orte-Falconara che collega l’Interporto a sud ovest con l’Umbria ed il Lazio e ad est con Ancona, da dove si raccorda con la linea Adriatica. Dal punto di vista stradale è invece collegata dalla SS 76 all’autostrada A14 (Bologna-Brindisi). All’interno dell’area così delimitata è presente un terminal di 90.000 m², di proprietà di Interporto ed in gestione diretta. Il terminal è composto da 6 binari di lunghezza pari a circa 500 m, corrispondente pressappoco alla dimensione massima del treno ricevibile nell’impianto. Il terminal è organizzato anche per servizi di lavaggio, riparazione e fumigazione dei container. Inoltre l’intero terminal è predisposto per la terminalizzazione delle merci pericolose attraverso un bacino di stoccaggio e l’installazione di una rete di idranti. Il terminal così costituito è raccordato alla linea ferroviaria grazie ad un impianto apposito, localizzato a circa 800 m dal terminal. Il fascio di presa consegna dei treni è composto da 4 binari di 695 m e si ha da qui un allaccio diretto alla linea Orte-Falconara in entrambe le direzioni.

All’attualità il traffico ferroviario dell’impianto è molto ridotto e fino a qualche anno fa esisteva solo una coppia di treni intermodali che collegava regolarmente l’Interporto delle Marche con il terminal di Milano-Smistamento per una movimentazione annuale complessiva di circa 100 treni del peso ciascuno di circa 700 t con 2.000 carri e 4.000 container.

La realizzazione dell’Interporto ha completato quella che viene chiamata la Piattaforma Logistica delle Marche che già comprendeva il Porto di Ancona e l’Aeroporto delle Marche a Falconara. Tutti e tre questi nodi sono infatti concentrati nel territorio della Provincia di Ancona e distano tra loro meno di 30 km. In questa ottica, l’Interporto delle Marche ha una superficie territoriale di oltre 500.000 m² ancora da infrastrutturare con circa il 10% di questa estensione data in concessione per la realizzazione di capannoni.

Un importante intervento per l’Interporto è quello previsto da RFI, entro il 2023, nel nodo ferroviario di Falconara con la realizzazione di una bretella di collegamento diretto da Nord con la linea Falconara – Orte agevolando così il collegamento di treni merci verso/da per la stazione Jesi Interporto.

L’Interporto d’Abruzzo si trova nella località di Manoppello Scalo, vicino al fiume Pescara a poca distanza da Chieti e Pescara. In particolare, l’infrastruttura è localizzata sulla linea ferroviaria Roma-Pescara da cui è

possibile raggiungere la linea adriatica Bari-Bologna. L'impianto è facilmente raggiungibile dalla rete stradale essendo collegato con il casello dedicato di Manoppello sulla Autostrada A25 (Pescara-Torano) da cui si raggiunge l'Autostrada A24 (Roma-L'Aquila) e, in pochi chilometri il nodo di interscambio con l'Autostrada A14, la Bologna – Bari - Taranto. L'Interporto è anche situato a pochi chilometri dall'inizio dell'asse attrezzato verso Chieti Scalo e Pescara.

L'infrastruttura si caratterizza per la presenza di due società a cui è demandata la gestione operativa e quella tecnica. In particolare, Interporto Val Pescara SpA è il gestore del terminal ferroviario con compiti di programmazione, pianificazione e coordinamento dei cicli operativi dell'ultimo miglio ferroviario. Intermodale Srl è, invece, la società concessionaria per la realizzazione, gestione e manutenzione delle opere insistenti nel sistema infrastrutturale. L'Interporto occupa un'area di circa 960.000 m², ad oggi totalmente realizzata con 600.000 m² occupati dall'infrastruttura ferroviaria mentre i restanti 360.000 sono in concessione alla Intermodale Srl. L'area ferroviaria del terminal è pari a 76.000 m², al cui interno sono presenti 4 binari di carico/scarico e 1 asta di manovra, lunghi ciascuno 680 m. Il terminal è poi collegato alla rete ferroviaria sulla linea Roma – Sulmona – Pescara tramite un apposito impianto distante dal terminal 926 m. Il fascio di presa consegna è costituito da 2 binari più un'asta di manovra di 710 m. L'accesso sulla linea è possibile solo in direzione Pescara. Il traffico ferroviario accolto dalla struttura è molto ridotto mentre l'Interporto ospita una serie di magazzini e altre strutture che generano un traffico abbastanza rilevante di movimenti merci su strada.

Nonostante la posizione baricentrica i due interporti sono caratterizzati da volumi di traffico intermodale molto ridotti. Questa situazione deriva da problematiche molto simili legate alla scarsa attrattività di questi traffici rispetto al tutto strada e alla presenza di un bacino terrestre di riferimento non molto esteso. In entrambi i casi, queste problematiche sono accentuate dalla posizione dei due interporti situati nell'Italia Centrale, in posizione intermedia rispetto ai flussi Nord-Sud e viceversa che non sono quindi in grado di intercettare. È interessante riconoscere che, ad oggi, il modello di business dei due interporti è non perfettamente sovrapposto: l'Interporto d'Abruzzo oltre ad attività di trasporto ha sviluppato anche attività di logistica mentre Interporto delle Marche è ancora quasi completamente legato alla sola vocazione di terminale intermodale

4.6.4 Aeroporti

Le regioni Marche ed Abruzzo ospitano due strutture aeroportuali di una certa importanza: Aeroporto delle Marche Raffaello Sanzio e Aeroporto Internazionale d'Abruzzo. In entrambi i casi si tratta di infrastrutture situate in una posizione baricentrica rispetto al territorio regionale di riferimento, a servizio principalmente dei due centri abitati più importanti delle rispettive regioni Ancona e Pescara. L'ulteriore scalo aeroportuale esistente in Abruzzo, l'Aeroporto dei Parchi "Giuliana Tamburro", a L'Aquila non effettua servizi di linea per il trasporto passeggeri ma attualmente ospita solo servizi legati all'aviazione generale.

L'aeroporto di Ancona-Falconara è situato in località Castelferretti, nel territorio del comune di Falconara Marittima, non lontano della costa adriatica e dalla città di Ancona. L'aeroporto è aperto al traffico civile ed il suo sedime aeroportuale ha un'estensione di circa 194 ettari. Lo scalo ha una sola pista a disposizione, orientata in posizione perpendicolare alla costa ed ha codice di riferimento ICAO 4D dove possono operare perciò aeromobili con apertura alare fino a massimo 52 m esclusi. La capacità media dichiarata della pista di volo è di 8 movimenti/ora mentre il piazzale aeromobili consente il parcheggio contemporaneo di 14

aeromobili commerciali (Manuale di Aeroporto). L'aerostazione passeggeri è costituita da tre edifici allineati. Il primo e il terzo edificio sono utilizzati rispettivamente come padiglioni arrivi e partenze mentre l'edificio centrale è in parte utilizzato come uffici.

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Ancona è rimasto pressoché costante negli ultimi due decenni, come ben illustrato nella figura alla pagina seguente. I passeggeri trasportati sono nel complesso circa 500.000 unità/anno. Il numero di movimenti è invece in leggero calo mentre il traffico di merce, anche se di ridottissime quantità, ha mostrato un andamento decisamente crescente negli anni. I dati riportati nelle figure seguenti sono derivati dalle statistiche di Assaeroporti e fanno riferimento al 2019 come ultimo anno in quanto ultimo anno non influenzato dalla pandemia che ha fortemente ridotto il traffico aereo. I servizi di linea, secondo l'orario invernale attuale (stagione 2021-2022), sono realizzati da 7 diverse compagnie europee, tutte appartenenti al settore dei voli Low Cost ad eccezione di Lufthansa. I servizi hanno come destinazione 7 diverse città europee tra cui Londra e Monaco di Baviera e 4 destinazioni in Italia (Olbia, Cagliari, Palermo e Catania). Il collegamento verso Roma Fiumicino non è più operativo. Il collegamento con Ancona è assicurato sia attraverso la ferrovia con una apposita fermata sulla linea Orte-Falconara (Castelferretti - Falconara Aeroporto) sia con servizi di trasporto su gomma.

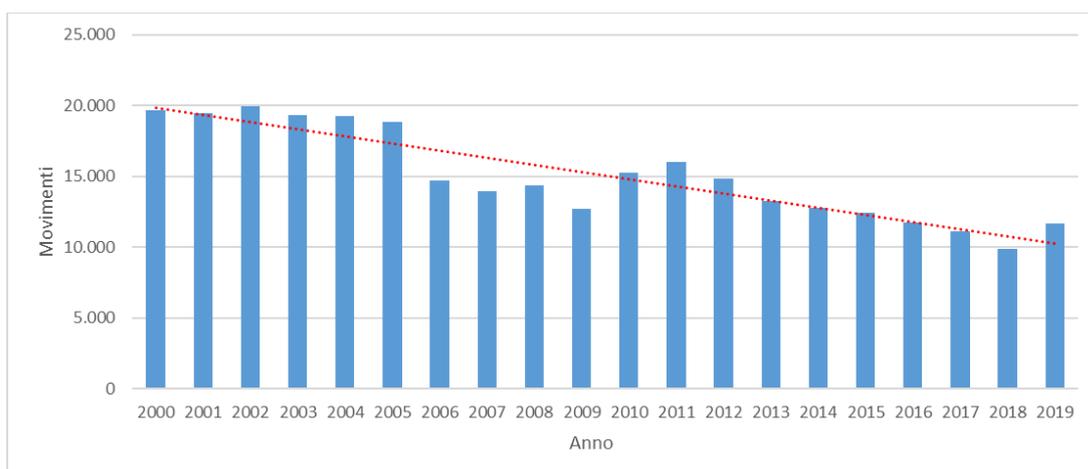


Figura 4-25 Movimenti aeromobili nell'Aeroporto di Ancona-Falconara (fonte: Statistiche Assaeroporti).

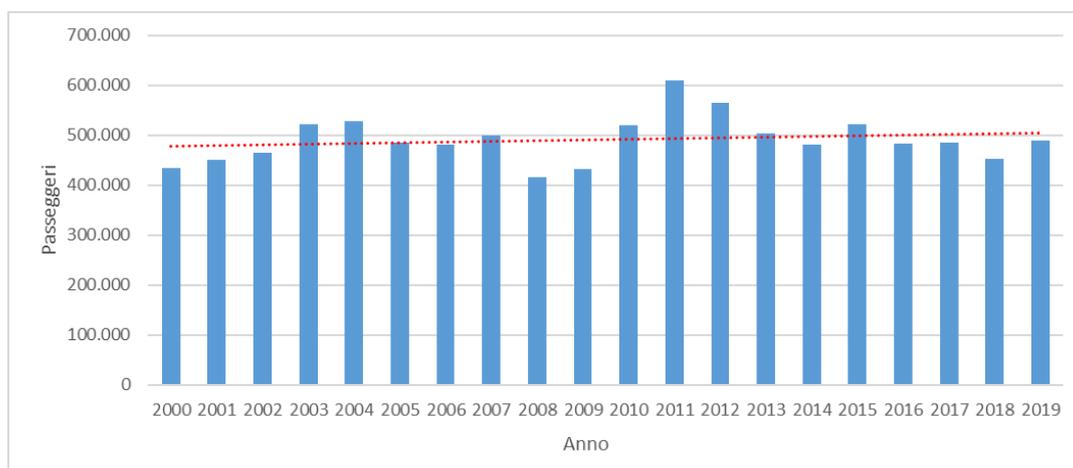


Figura 4-26 Traffico passeggeri nell'Aeroporto di Ancona-Falconara (fonte: Statistiche Assaeroporti).

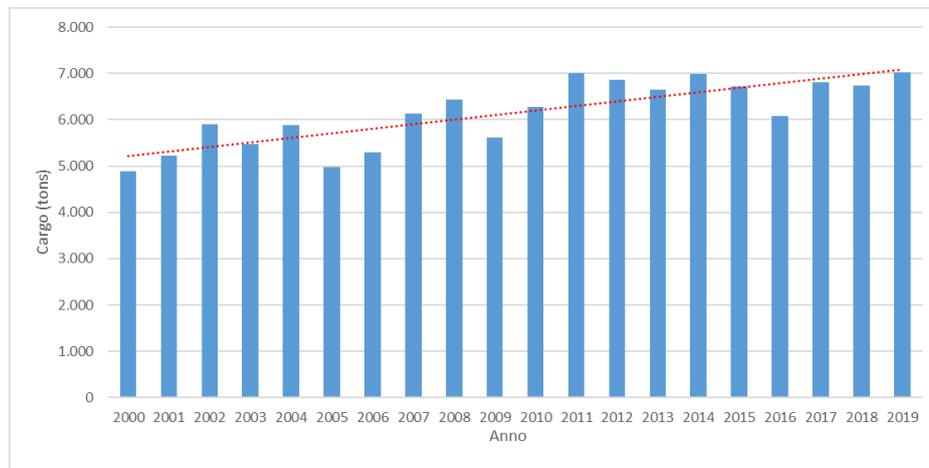


Figura 4-27 Merce movimentata nell'Aeroporto di Ancona-Falconara (fonte: Statistiche Assaeroporti).

L'Aeroporto d'Abruzzo è localizzato nelle immediate vicinanze delle città e capoluoghi di provincia di Pescara (3 km) e Chieti (17 km), al confine tra i comuni di Pescara e San Giovanni Teatino.

Questo scalo aeroportuale è stato aperto al traffico civile ed ha un sedime aeroportuale con una superficie complessiva di 149 ettari. Lo scalo ha una pista e una taxiway a disposizione, orientate in posizione perpendicolare alla costa ed ha codice di riferimento ICAO 4D dove possono operare perciò aeromobili con apertura alare fino a massimo 52 m esclusi.

La capacità media dichiarata della pista di volo è di 9 movimenti/ora in condizioni operative normali mentre il piazzale aeromobili principale è composto da due zone per la sosta degli aeromobili. La prima zona, a ridosso dell'aerostazione, dispone di 7 piazzole nose-in che consentono lo stazionamento di 7 aeromobili aventi una apertura alare pari a 34,32 m. La seconda zona è destinata ad aeromobili aventi apertura alare massima pari a 14 m e lunghezza tale da essere parcheggiati senza invadere la Apron Taxiway (Manuale di Aeroporto). L'aerostazione è strutturata su tre piani ed ha una superficie utile di 11.200 m². L'aeroporto accoglie sia il traffico di voli commerciali di linea e charter sia il traffico di voli di aviazione generale.

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Pescara è in costante crescita come ben visibile nella seguente Figura 4-28.

I passeggeri trasportati sono arrivati a toccare le 700.000 unità/anno nel 2019, ultimo anno preso a riferimento in quanto ultimo anno non influenzato dalla pandemia che ha fortemente ridotto il traffico aereo. Il numero di movimenti mostra una crescita ma meno decisa rispetto ai passeggeri mentre il traffico di merce, di ridottissime quantità, negli ultimi anni è praticamente scomparso. I dati riportati nelle figure seguenti sono derivati dalle statistiche di Assaeroporti.

I servizi di linea, secondo l'orario invernale attuale (stagione 2021-2022), sono realizzati da 4 diverse compagnie europee, tutte appartenenti al settore dei voli Low Cost ad eccezione di ITA. I servizi hanno come destinazione 6 diverse città europee tra cui Londra e Bruxelles e 5 destinazioni in Italia (Milano Linate con ITA, Palermo, Torino, Bergamo e Catania). Il collegamento verso Roma Fiumicino anche in questo caso non è più operativo. Il collegamento con Pescara e le altre città della regione sono assicurati attraverso servizi di trasporto su gomma.

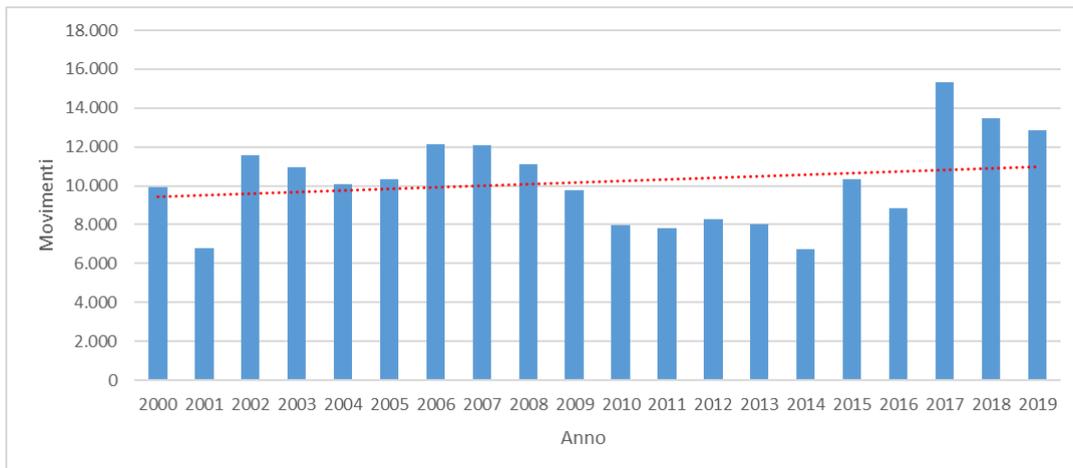


Figura 4-28 Movimenti aeromobili nell'Aeroporto di Pescara (fonte. Statistiche Assaeroporti).

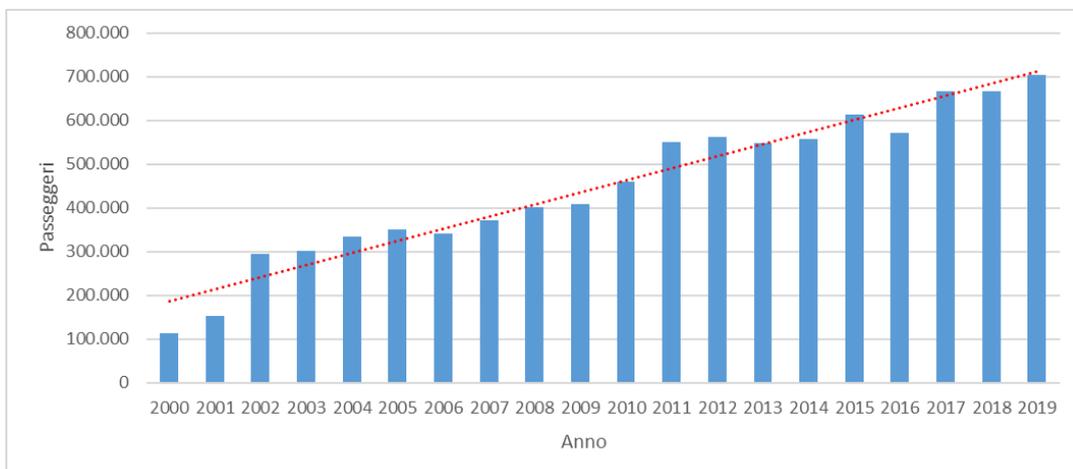


Figura 4-29 Traffico passeggeri nell'Aeroporto di Pescara (fonte. Statistiche Assaeroporti).

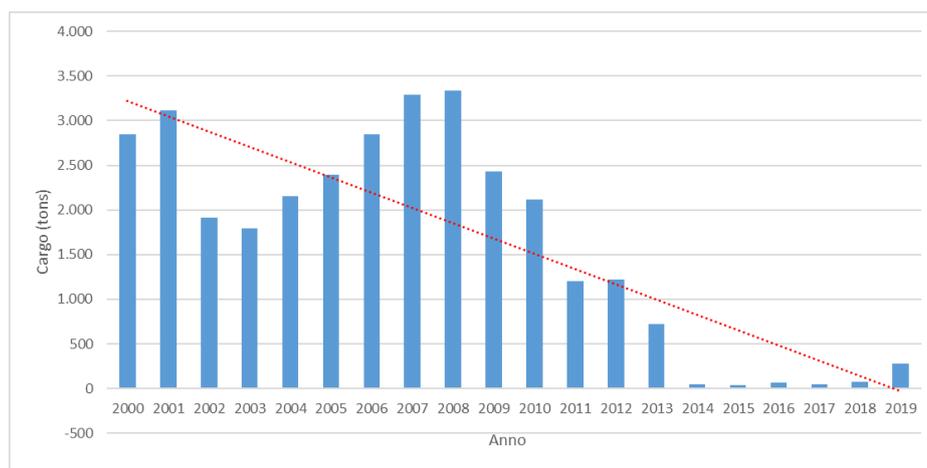


Figura 4-30 Merce movimentata nell'Aeroporto di Pescara (fonte. Statistiche Assaeroporti).

5 ECONOMIA MONDIALE, RELAZIONI COMMERCIALI E ULTERIORI ATTIVITA' PRODUTTIVE ED INDUSTRIALI LEGATE AI PORTI. TENDENZE EVOLUTIVE

5.1 Economia mondiale. Tendenze evolutive

Per inquadrare le tendenze economiche dell'ultimo periodo (estate 2022) in cui si è provveduto a strutturare nella forma definitiva il DPSS, non è possibile non accennare al conflitto ancora in atto tra Ucraina e Russia. L'invasione dell'Ucraina da parte della Russia ha innescato una imponente crisi umanitaria e sociale con conseguenze nel settore energetico i cui effetti economici negativi sono stati e saranno rilevanti.

Secondo il World Economic Outlook (WEO) di aprile 2022 redatto dall'International Monetary Fund (IMF) (International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2022) i danni economici causati dal conflitto contribuiranno a un significativo rallentamento della crescita globale del 2022 e si aggiungeranno all'inflazione già presente. I prezzi di carburante e cibo aumentati rapidamente hanno colpito in maniera più pesante le popolazioni vulnerabili nei paesi a basso reddito ed hanno influito sui processi inflattivi dei paesi più ricchi.

L'Outlook prevede che la crescita globale rallenterà dal 6,1% nel 2021 al 3,6% nel 2022 e nel 2023. Si tratta di 0,8 e 0,2 punti percentuali in meno per il 2022 e il 2023 rispetto alle proiezioni di gennaio. Oltre il 2023, si prevede che la crescita globale scenderà a circa il 3,3% annuo nel medio termine.

Per i paesi dell'Area Euro⁴¹ le proiezioni sono leggermente più basse che per l'Europa intera (27 paesi) che include paesi economicamente meno avanzati con dinamiche economiche più spinte (Figura 5-1).

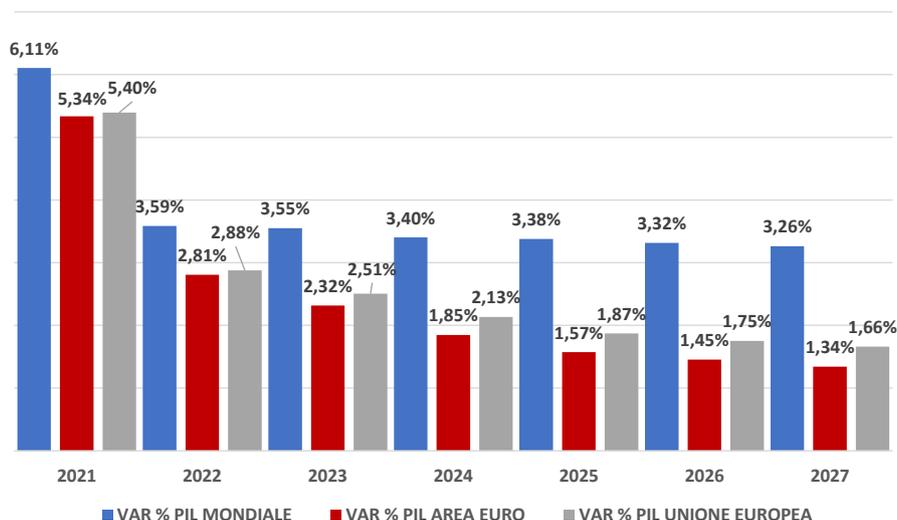


Figura 5-1 Previsioni trend PIL mondiale, Paesi area euro, UE 27 Paesi.

L'aumento dei prezzi delle materie prime indotto dalla guerra e l'allargamento delle pressioni sui prezzi hanno portato a proiezioni di inflazione per il 2022 del 5,7% nelle economie avanzate e dell'8,7% nei mercati

⁴¹ I paesi che fanno parte dell'area Euro sono 19: Austria, Belgio, Cipro, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Slovacchia, Slovenia, Spagna.

emergenti e nelle economie in via di sviluppo; si tratta di 1,8 e 2,8 punti percentuali in più rispetto alle proiezioni dello scorso gennaio 2022.

Passando dalla scala mondiale a quella italiana ed europea in cui opera l'AdSP MAC, in Tabella 5-1 sono evidenziate le variazioni percentuali del Prodotto Interno Lordo (PIL) italiano e dei paesi affacciati sul mare Adriatico che hanno o che potrebbero avere traffici con il porti dell'AdSP del MAC.

Tabella 5-1 - Variazioni % del PIL dei paesi in possibile relazione con il porto di Ancona (dati in %).

Paese		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Italia	Var % a/a	6,64	2,27	1,66	1,25	1,15	1,00	0,50
Grecia	Var % a/a	8,34	3,53	2,57	2,00	1,60	1,40	1,20
Albania	Var % a/a	8,54	2,00	2,80	3,40	3,40	3,40	3,40
Slovenia	Var % a/a	8,12	3,70	2,99	2,92	2,86	2,78	2,70
Croazia	Var % a/a	10,45	2,70	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Turchia	Var % a/a	10,99	2,70	3,04	3,68	3,33	3,33	3,30

In Tabella 5.2 sono riportate, per gli stessi paesi, le previsioni del Fondo Monetario Internazionale (FMI) riguardo all'inflazione.

Tabella 5.2 Andamento dell'inflazione dei paesi in possibile relazione con il porto di Ancona (dati in %)

Paese		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Italia	Var % a/a	1,94	5,30	2,50	2,10	2,00	2,00	2,00
Grecia	Var % a/a	0,57	4,52	1,31	1,62	1,78	1,87	1,91
Albania	Var % a/a	2,04	5,52	3,66	3,02	3,00	3,02	3,02
Slovenia	Var % a/a	1,91	6,72	5,08	3,92	3,11	2,70	2,44
Croazia	Var % a/a	2,61	5,87	2,72	2,03	2,02	1,93	1,94
Turchia	Var % a/a	19,60	60,46	37,18	20,45	15,97	15,06	15,00

Fonte: International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2022

5.1.1 La situazione economica italiana. Tendenze evolutive

Nel 2021 l'economia italiana, reagendo in maniera intensa e positiva al calo post-pandemico, ha registrato un incremento del PIL del 6.6%, mentre nessun paese dei G7 ha eguagliato la crescita italiana del 2021. Il 2022 si avviava ad avere trend altrettanto positivi, anche se non così intensi, ma l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, il conseguente conflitto ancora in atto (e la tragedia umanitaria che ne è scaturita) hanno rallentato la crescita ed innescato i processi inflattivi come nel resto del mondo.

Nell'estate del 2021 si sono verificati importanti recuperi nei consumi delle famiglie durante la stagione turistica, specialmente nei servizi; gli investimenti in beni strumentali hanno recuperato i livelli pre-crisi; anche gli investimenti in nuove costruzioni sono tornati ai livelli antecedenti la pandemia e le ristrutturazioni edilizie hanno registrato un "boom" innescato dagli incentivi fiscali.

Le esportazioni italiane hanno registrato un incremento elevato nel 2021, dimostrando che il sistema produttivo ha una sua solidità, nonostante persistano le difficoltà nei cicli di trasporto internazionali marittimi. L'industria manifatturiera italiana risente, infatti, in misura minore rispetto agli altri principali competitors delle interruzioni delle forniture, avendo l'Italia poche grandi produzioni in "serie" e avendo un'economia basata su produzioni di nicchia, realizzate "su misura". Non a caso il sistema manifatturiero italiano è l'unico tra quelli dei quattro grandi Paesi dell'Eurozona (ossia Italia, Germania, Francia e Spagna) ad aver recuperato e superato i livelli pre-crisi, nonostante i citati problemi legati all'approvvigionamento di semilavorati e alle pressioni sui costi di produzione. Negli ultimi anni, grazie a Industria 4.0, le industrie manifatturiere italiane sono diventate più innovative e più competitive grazie all'aumento di produttività derivante dalle innovazioni tecnologiche. I risultati delle esportazioni italiane nel 2021 sono stati ottimi; nei primi dieci mesi del 2021 l'export manifatturiero italiano è aumentato del 4,4% rispetto allo stesso periodo del 2019, cioè rispetto ai livelli antecedenti la pandemia da COVID19⁴².

L'Italia è uno dei Paesi che potrebbe risentire del taglio delle forniture di gas da parte della Russia, infatti, circa il 95% del fabbisogno di gas dell'Italia è coperto dalle importazioni, di queste oltre il 40% ha provenienza russa.

Secondo il governo italiano l'Italia, con circa 2,5 miliardi di metri cubi di gas stoccato, dovrebbe riuscire a "reggere" nel breve periodo la diminuzione o l'interruzione dei flussi di gas dalla Russia, anche grazie alla stagione calda. Nel periodo più lungo oltre che dalle scorte presenti, il fabbisogno sarà integrato con l'importazione da altri paesi, come l'Algeria o l'Azerbaijan, con cui sono stati stipulati nuovi accordi.

L'altro grande problema legato alla guerra, tolto quello umanitario, è quello della spinta inflazionistica provocata dall'incremento del costo dell'energia che già si era verificato prima dello scoppio del conflitto e che si è ulteriormente aggravato, l'incremento dei costi è proseguito anche altre per materie prime come cereali e granaglie ancora sequestrate nei porti ucraini. Per il futuro sarà fondamentale l'attività del Governo, attraverso lo stanziamento di fondi, per limitare i danni e i rincari del gas che gravano sulle imprese e sulle famiglie.

Il trend evolutivo del mercato domestico sarà influenzato dai consumi delle famiglie che dovrebbero aumentare grazie ai sostegni alla crescita economica definiti dal Governo che ha spostato agli anni successivi al 2030 il ritorno del rapporto debito/PIL ai livelli pre-crisi.

Un altro importante fattore di crescita è il programma europeo *Next Generation EU* dei cui fondi l'Italia è uno dei maggiori beneficiari. Tali fondi sono alla base del PNRR che guiderà la crescita economica fino al 2026 e anche oltre, se l'Italia sarà in grado di rispettare i tempi e utilizzare le potenzialità del PNRR, con le improcrastinabili riforme di burocrazia, giustizia, istruzione e con investimenti pubblici mirati all'innovazione e alla transizione ecologica e digitale.

Nella seguente Tabella 5.3 sono riportate le previsioni per l'inflazione e il PIL italiani fino al 2027.

Tabella 5.3 Trend del PIL e dell'inflazione in Italia 2021-2027 (dati in %)

Indicatore	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Var % a/a PIL	6,64	2,27	1,66	1,25	1,15	1,00	0,50

⁴² Confindustria Nautica – Fondazione Edison, La nautica in cifre 2021/2022

Var % a/a inflazione	1,94	5,30	2,50	2,10	2,00	2,00	2,00
----------------------	------	------	------	------	------	------	------

Fonte: International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2022

5.2 Relazioni commerciali nel mondo e nel Mediterraneo. Traffici marittimi internazionali. Tendenze evolutive

Il commercio internazionale nel solo 2021 ha fatto registrare un valore economico complessivo di oltre 28 mila miliardi di dollari, superando del 25% il livello del 2020, l'anno della pandemia e del 13% il dato del 2019.

Come già chiarito nei paragrafi precedenti, il conflitto tra Russia e Ucraina iniziato il 24 febbraio 2022 sta avendo effetti pesanti sull'economia mondiale e sugli scambi commerciali. In breve:

- il blocco degli spazi aerei con l'interdizione dei voli russi da gran parte dell'Occidente e viceversa;
- il crollo del rublo per l'esclusione della Russia dallo SWIFT e conseguente aumento dei prezzi di gas e petrolio;
- il calo del 56% delle importazioni russe;
- l'incremento del 20% dei tempi di viaggio delle merci.

Queste sono solo le prime conseguenze del conflitto destinato ad avere effetti almeno di medio periodo.

Inoltre l'Ucraina è tra i Paesi con maggiori riserve minerarie (uranio, titanio, ferro, mercurio, ecc.) e il principale esportatore mondiale di olio di girasole, mais, patate e altri prodotti agricoli di prima necessità che attualmente sono bloccati nei porti.

La ripresa del commercio internazionale, già limitata dai *bottlenecks* delle catene di approvvigionamento, è stata frenata dal conflitto in Ucraina. Il rimbalzo degli scambi commerciali ha portato, in un sistema già congestionato dalla pandemia, carenze di attrezzature e container e servizi meno affidabili per i tempi di attesa delle navi nei porti.

L'impatto della pandemia prima e della guerra ancora in atto, **delineano un futuro non chiaro per l'economia mondiale** e per gli scambi internazionali. Quello che è certo è che gli ostacoli e l'asimmetria dei flussi provocata dalla pandemia ha portato all'incremento delle tariffe di trasporto che per i contenitori sono aumentate arrivando fino ad oltre 13.500 dollari per un container da 40 piedi sulla rotta Shanghai - Genova. Nel maggio di quest'anno l'indice è leggermente calato e non ha superato i 12 mila dollari; risulta circa il 23% più elevato dello stesso periodo del 2021. Si tratta di tariffe che risultano 8-9 volte superiori a pochi anni fa.



Fonte: Drewry: World Container Index

Figura 5-2 Tariffe sulle rotte da Shanghai US\$ per un box da 40ft

Si rileva che i supplementi e le tariffe hanno rafforzato la redditività delle compagnie di navigazione.

5.3 Traffici marittimi internazionali di merci. Tendenze evolutive

Il commercio marittimo ha ottenuto risultati migliori del previsto, anche perché la pandemia da COVID-19 si è sviluppata in fasi e a velocità diverse, con percorsi divergenti tra regioni e mercati, a differenza di quanto avvenuto con la crisi finanziaria globale dell'ottobre 2008 che aveva immediatamente allargato i suoi effetti a tutto il mondo. Inoltre, nel caso della pandemia da Covid19 i governi hanno messo in atto misure importanti di stimolo dei mercati e di aumento della spesa dei consumatori. Nella seconda fase della pandemia si è verificato un rimbalzo dovuto allo sblocco della domanda di alcuni beni (ad esempio le automobili) e alla necessità di ricostituzione degli stock primari da parte dell'industria.

Lo shock nella prima metà del 2020 ha causato una contrazione del commercio marittimo del 3,8%. Nel terzo trimestre dello stesso anno si è verificata una ripresa, anche se parziale dei traffici containerizzati e di rinfuse solide. Il traffico di rinfuse liquide ha registrato, invece, un forte calo causato dal lockdown, dalle restrizioni alla mobilità e ai viaggi, dal calo della produzione che hanno ridotto la domanda di carburante⁴³.

Nel 2021 l'UNCTAD ha individuato una ripresa dei traffici marittimi mondiale del 4,3% che però è stata poi condizionata dall'evento bellico Russia-Ucraina. Le prospettive di medio termine restano positive, seppur soggette a crescenti rischi e incertezze, la previsione per gli anni futuri, quindi, è stata modulata in linea con il rallentamento previsto della crescita dell'economia mondiale.

Prima del conflitto Russia-Ucraina si prevedeva una crescita dei traffici nel periodo 2022-2026 con un incremento annuo del 2,4%⁴⁴ tenendo però conto che negli ultimi due decenni, la crescita annua composta dei traffici marittimi era stata del 2,9%.

⁴³ Le spedizioni di petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati e gas insieme sono diminuite del 7,7%. L'impatto è stato inferiore, invece, per il commercio di merci sfuse secche: sostenuto dalla forte domanda cinese di minerale di ferro e grano, il commercio totale di rinfuse secche è diminuito solo dell'1,5%. Anche il commercio containerizzato ha resistito, calando solo di poco 1,1%. Il traffico portuale globale di container è diminuito a un ritmo più o meno simile e nel 2020 è stato pari a 815,6 milioni di TEU

⁴⁴ Review of Maritime Transport, United Nations Conference on Trade and Development, (UNCTAD - Nov2021)

Sebbene **le prospettive a breve termine erano positive**, le previsioni del 2021 per lo sviluppo dei traffici a **medio e lungo termine le prospettive restavano incerte**. Attualmente i flussi marittimi di merci saranno direttamente influenzati:

- dal protrarsi del conflitto russo-ucraino;
- da eventuali nuovi “focolai stagionali” da Covid e dei relativi lockdown;
- dalle eventuali nuove restrizioni e/o destabilizzazioni sociali in tutto il mondo.

Per quanto riguarda il Covid si pensi al caso della Cina che aveva nuovamente chiuso intere porzioni di territorio compresa la città di Shanghai nel periodo di marzo aprile del 2022 con una nuova più recente recrudescenza anche a fine maggio 2023 (con una stima di 65 milioni di contagi).

Per quanto riguarda l'Italia il blocco dei porti ucraini di Odessa e Mariupol, resi ormai praticamente inutilizzabili dai bombardamenti e dalle mine, sta avendo pesanti ripercussioni nel traffico soprattutto con i porti adriatici italiani di Monfalcone, Porto Nogaro e Ravenna. Uno dei settori più gravemente colpiti dal blocco di Mariupol è quello del trasporto siderurgico italiano, a causa dell'interruzione degli approvvigionamenti dei materiali dalle acciaierie ucraine, che nel 2021 hanno fornito all'Italia 5,2 milioni di tonnellate di semilavorati, ai quali vanno aggiunte le 3,4 milioni di tonnellate provenienti dalla Russia.⁴⁵

Le principali compagnie di navigazione, MSC, Maersk, Hapag-Lloyd e Alleanza One, hanno tutte cancellato gli scali nei 67 porti russi, eccezion fatta per il trasporto di cibo, cure mediche e umanitarie.

L'irruzione del COVID-19 ha messo alla prova le catene di approvvigionamento e i loro modelli di business, mettendo sotto pressione le reti di trasporto e i relativi processi logistici che non sono riusciti ad assorbire le asimmetrie e le intermittenze dei flussi.

I tempi per una ripresa duratura dei trasporti marittimi dipenderanno dall'andamento della pandemia e della guerra. Allo stato attuale la ripresa nascente è minacciata da interruzioni della catena di approvvigionamento e colli di bottiglia logistici che stanno sconvolgendo i mercati marittimi e spingendo le tariffe ai massimi storici.

Il trasporto marittimo rimane, comunque, un modo di trasporto affidabile, prevedibile ed efficiente che richiederà investimenti nel settore, nei porti e nei loro collegamenti con l'entroterra, e anche in soluzioni digitali al servizio del trasporto marittimo

Sempre riguardo alle tendenze evolutive del trasporto marittimo, non è escluso che nel caso in cui il conflitto dovesse durare a lungo non possa verificarsi un incremento della domanda di trasporto marittimo sui collegamenti Asia-Europa perché le tensioni internazionali e la distruzione delle infrastrutture stanno rallentando il completamento della *Belt and Road Initiative* cinese⁴⁶ e i transiti terrestri attraverso la Russia; molti operatori del trasporto potrebbero decidere di evitare i trasporti terrestri non solo per gli effetti delle sanzioni internazionali ma anche per le complicazioni e le tempistiche legate ad attraversare territori che lambiscono aree di guerra.

⁴⁵ A. Bergantino, Nuove rotte globali da conquistare, ISPI, 04/2022

⁴⁶ La BRI collega circa 140 Paesi e i territori di Russia, Ucraina, Polonia e Bielorussia sono parte integrante del collegamento Europa-Asia su rotta

5.4 Traffici marittimi internazionali di passeggeri. Tendenze evolutive

Il traffico passeggeri internazionale è quello legato al mondo crocieristico che rappresenta una parte importante dei traffici di molti porti nel mondo.

L'industria delle crociere è un comparto particolarmente rilevante per l'economia mondiale, che in passato è arrivato a generare un *output* di quasi 134 mld di dollari, occupando globalmente circa 1,1 milioni di lavoratori (dati Cruise Lines International Association - CLIA⁴⁷).

Come noto, per tutto il 2020 e in parte anche per il 2021, il comparto crocieristico ha fortemente risentito degli effetti pandemici del COVID determinando una contrazione del numero di crocieristi pari all'81% rispetto all'anno precedente.

Come evidenziato nella seguente Figura 5-3i dati del 2021 (Fonte dato 2021 Cruise Market Watch) stimano una ripresa di oltre il 100% del traffico rispetto al 2020, ma non ancora il recupero totale dei livelli registrati per il 2019.

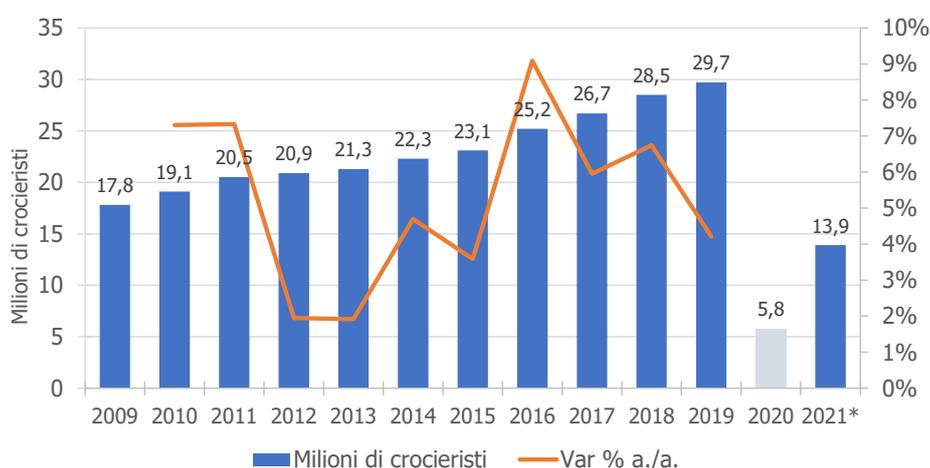


Figura 5-3: Passeggeri crocieristi globali 2009-2021 (in mln passeggeri, elaborazione su dati CLIA-2022)

In ambito crocieristico l'Europa è un polo di primaria importanza per tre fattori principali:

- l'Europa è il secondo mercato per numero di passeggeri, con provenienze intercontinentali;
- l'Europa è la seconda destinazione al mondo per le crociere, superata solo dai Caraibi;
- i cantieri europei sono il cuore delle costruzioni navali mondiali.

Per il continente europeo e per il suo tessuto socio-economico il *cluster* delle crociere è di rilievo. Nel 2019 il settore crocieristico ha prodotto 57,6 miliardi di dollari di output generando circa 414.000 posti di lavoro (dati CLIA). La pandemia del COVID, tra il 2019 ed il 2020 ha causato una perdita del 51% dei posti di lavoro ed una perdita del contributo economico generato dal comparto crocieristico del 59%.

Passando quindi ad analizzare il settore crociere nel contesto del Mediterraneo, da sempre destinazione privilegiata, si ricorda come tra il 1999 al 2019 il volume di crocieristi movimentati dai porti mediterranei sia

⁴⁷ CLIA - Cruise Line International Association. CLIA comprende le più prestigiose compagnie crocieristiche al mondo e rappresenta oltre il 90% della capacità offerta al mondo, ne fanno parte anche le agenzie di viaggio e una rete di stakeholder che comprende anche porti toccati dalle crociere

più che triplicato passando da 8,62 milioni di passeggeri a 31,21 milioni. Nel 2020 questo valore si è contratto a poco più di 2 milioni di passeggeri movimentati. Nel 2021 i passeggeri sono quasi triplicati rispetto al 2020, ma sono ancora lontanissimi dai 31 milioni del 2019.

Tabella 5.4: Evoluzione del numero di crocieristi nel Mediterraneo; alcuni anni 1999-2021

Anni	1999	2002	2011	2013	2017	2018	2019	2020	2021
N. Pax Milioni	8,62	8,53	27,84	27,98	25,92	28,04	31,21	2,03	5,9

Fonte: MedCruise (2021)

La Tabella 5.4 mostra la ripartizione per macroarea dei volumi di passeggeri di navi da crociera nel Mediterraneo nel 2019; il Mar Adriatico è risultato essere, per numero di passeggeri movimentati, la seconda area crocieristica più importante del Mediterraneo dopo il West Med con il 22% dei passeggeri ed il 17,4% di cruise call nei porti.

Nella Tabella 5.5 sono riportati i dati delle toccate e dei passeggeri movimentati nel Mediterraneo degli anni 2019-2020-2021. Il trend evidenzia il crollo del traffico generato dalla pandemia e la ripresa nel 2021 poi condizionata dalla recrudescenza del virus e in qualche misura anche dal conflitto Russia-Ucraina.

Tabella 5.5: N° Crocieristi e N° Call nel Mediterraneo divisi per macroarea (2019-2021)

Regione	Pax 2019	Port calls 2019	Pax 2020	Port calls 2020	Pax 2021	Port calls 2021
West Med	23.413.001	9.121	1.920.403	977	4.403.046	3.444
East Med	2.365.163	1.550	80.563	129	646.514	855
Altre aree*	5.432.588	3.021	32.838	148	843.040	883
TOTALE MED	31.210.752	13.692	2.033.804	1.254	5.892.600	5.182

*) Mar Adriatico e Mar nero; Fonte: MedCruise (2022)

Il Mediterraneo, dal punto di vista crocieristico è un mercato particolarmente soggetto alla stagionalità e, al suo interno, l'area del Mar Adriatico non fa eccezioni.

Il periodo di maggiore attività è compreso tra i mesi di Giugno-Novembre (che coprono circa il 75% del traffico totale annuo) con una distribuzione pressoché uniforme in questi sei mesi (13÷16% mensile).

Tabella 5.6: Ripartizione percentuale delle port calls nel Mar Adriatico per trimestri (2019)

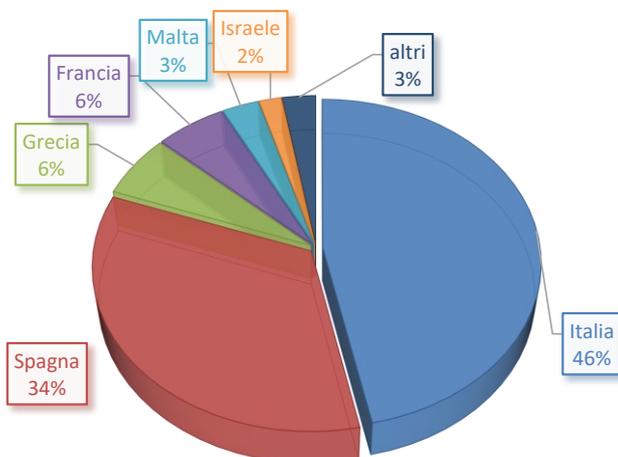
	Marzo-Maggio	Giugno-Agosto	Settembre-Novembre	Dicembre-Febbraio
% of port calls Adriatico	20,60%	41,24%	33,65%	4,50%

Fonte: MedCruise (2019)

Il numero medio di passeggeri per nave da crociera nell'area del Mar Adriatico nel 2019 è stato di 1.799 pax con un picco massimo di 3.223 pax. Anche in questo caso la regione è risultata essere seconda solo al West Med che nello stesso anno ha avuto in media 2.567 pax per call con un massimo di 4.641 pax (Fonte MedCruise 2019).

Ripartendo per ogni nazione il volume di passeggeri crocieristi movimentati nell'area mediterranea, la Figura 5-4 mostra come l'Italia nel 2019, data la sua localizzazione che insiste sulle due principali macroaree del

Mediterraneo (West Med e Mar Adriatico), è stato il primo paese europeo in termini di passeggeri movimentati con il 46,7% del totale seguita da Spagna con il 33,8% e dalla Grecia con il 6,2%.



Fonte: MedCruise (2019)

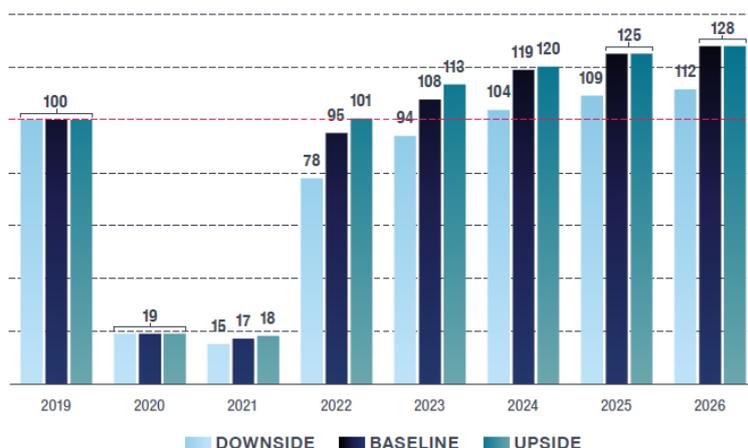
Figura 5-4: Percentuale di crocieristi per Nazione europea.

L'involuzione della pandemia nei paesi occidentali, sia per provenienza dei passeggeri, sia per destinazione degli itinerari di crociera, ha consentito di riportare parziali recuperi di traffico mediterraneo già dalla stagione estiva 2021 adottando procedure che permettessero di operare in sicurezza tutte le fasi legate alle operatività sia in nave, sia in banchina.

Studi di settore condotti sia dalle associazioni di categoria del *cluster* portano a stimare in modo cautelativo il ritorno ai livelli dei volumi di passeggeri crocieristi a livello mondiale a partire dal biennio 2023-2024.

La Figura 5-5 mostra la previsione della domanda globale di crocieristi fino al 2026 in tre scenari alternativi: Base (*Baseline*), Pessimistico (*Downside*) ed Ottimistico (*Upside*). Nella previsione Base, il volume dei passeggeri crocieristici dovrebbe recuperare e superare i livelli del 2019 entro la fine del 2023. Nella previsione ottimistica invece, si prevede che il volume dei passeggeri recuperi i livelli del 2019 entro la fine del 2022. Infine, lo scenario più cautelativo stima un recupero dei livelli pre-pandemici a fine 2024.

In tutti e tre gli scenari, è previsto non solo un recupero del volume dei passeggeri rilevati nel 2019 ma un ulteriore incremento superiore al 12%, rispetto al 2019, che si raggiunge entro la fine del 2026.



Fonte: CLIA (2021)

Figura 5-5: Previsione incremento % dei passeggeri crocieristici (numeri indice 2019 base 100)

5.5 Commercio marittimo e traffico passeggeri a livello nazionale e del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Tendenze evolutive

5.5.1 Commercio marittimo di merci a livello nazionale

Per un approfondimento del traffico marittimo di merci a livello nazionale si rimanda al capitolo 3.

Per quanto riguarda le tendenze evolutive si registra che il traffico contenitori a fine 2021 aveva superato i livelli del 2019 e anche gli altri traffici ad esclusione delle rinfuse petrolifere hanno avuto buoni risultati.

Per quanto riguarda il futuro, come per il resto del mondo, la domanda di trasporto per la sua natura di “domanda derivata” da quella relativa all’economia, al suo andamento è strettamente legata. Le previsioni del PIL italiano si attestano intorno al 2,3% secondo l’IMF, intorno al 2,4% secondo la CE per il 2022 e intorno al 1,7% nel 2023 per poi calare leggermente nel corso degli anni successivi. Andamento analogo si può ipotizzare per la maggior parte del traffico portuale italiano sempre che eventi non previsti o non chiaramente prevedibili scompiglino ancora il quadro economico.

5.5.2 Traffico passeggeri a livello nazionale

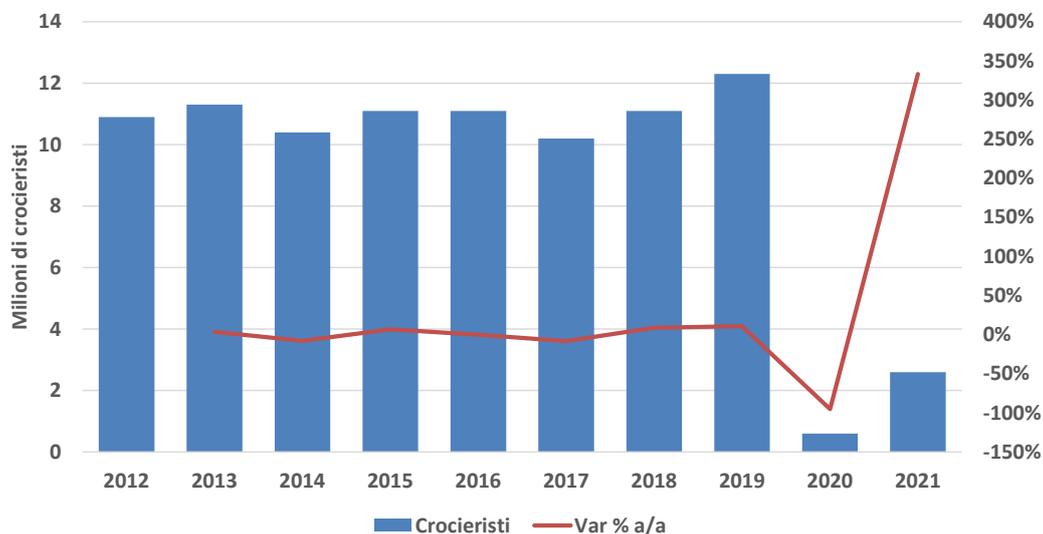
Il traffico crocieristico in Italia ha raggiunto con un trend oscillante i 12,3 milioni di passeggeri (in transito e in home port⁴⁸) nel 2019. Gli eventi del 2020 hanno quasi azzerato questo importante mercato che però nel 2021 ha iniziato a recuperare terreno. Le previsioni degli addetti al comparto crocieristico e delle principali compagnie di navigazione avevano previsto un 2021 decisamente migliore ma la ricomparsa del virus nella primavera del 2021 ha sbaragliato le previsioni. Il 2021 è terminato con un totale di 2,6 milioni di crocieristi che hanno rappresentato un incremento del 304% sul 2020, anno in cui in più della metà dei porti italiani non ha ospitato nemmeno una nave da crociera, i porti marginalmente toccati sono stati 24 su 50.

Il 2022 sembra essere un anno di grande recupero dei traffici, sono infatti previsti circa 7,3⁴⁹ milioni di crocieristi suddivisi nei 50 porti italiani che effettuano questo servizio. Le compagnie di navigazione hanno

⁴⁸ Imbarchi e sbarchi

⁴⁹ Il traffico crocieristico in Italia nel 2021 e le previsioni per il 2022 – Speciale Crociera, Risposte e Turismo, 2022

organizzato gli itinerari con un deployment che prevede circa 4.300 toccate nave. Se le stime saranno confermate nel 2022 i passeggeri crocieristi saranno il 39% in meno del 2019 e le toccate nave il 12%. La differenza si riscontra perché le navi non hanno ancora raggiunto tassi di occupazione in linea con il 2019.



Fonte: Risposte e Turismo, 2022

Figura 5-6 Trend storico dei crocieristi in Italia e relative variazioni % a/a (2012- 2021)

Per il 2022 è prevista una crescita imponente che avvicini sempre di più il traffico ai livelli del 2019 (+180%-200%). L'indicazione che arriva dalle compagnie armatoriali è chiara con impegni non solo sul deployment, ma anche con il fatto che gli ordini di nuove navi sono stati tutti confermati e, tra quest'anno e il 2027, saranno consegnate 78 nuove navi che aumenteranno l'offerta di circa 180.000 posti letto. Una di queste, di piccole dimensioni, è già stata consegnata alla compagnia di navigazione Emerald.

Per il mercato italiano delle crociere è previsto un andamento in crescita che come nel resto del mondo che porterà in pochi anni a recuperare e superare il picco del 2019. Tutto questo se eventi bellici, sanitari o altri non prevedibili non si rifletteranno sull'economia italiana, europea e mondiale.

5.5.3 Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Le tendenze per le principali merceologie (classificazione ESPO) dei traffici marittimi del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale sono state elaborate sulla base delle movimentazioni dei porti di Ancona e Ortona.

Le previsioni per quanto riguarda le attività legate alla grande cantieristica possono essere riferite al porto di Ancona, quelle relative alla cantieristica della nautica da diporto possono essere indicative per i porti del sistema che hanno al loro interno o nelle immediate vicinanze attività di costruzione e riparazione navale (Ortona, San Benedetto del Tronto e Pesaro).

Le tendenze per le attività di pesca commerciale nel mare Adriatico sono riferibili a tutti i porti.

5.5.3.1 I traffici passeggeri dei traghetti

I traffici passeggeri sono stati e saranno molto importanti per il porto di Ancona. Questa tipologia di traffico, oltre ad essere storicamente e quantitativamente molto importante per lo scalo, risulta strettamente connessa ai traffici RoRo ovvero uno dei traffici marittimi per cui il porto di Ancona è particolarmente vocato.

Dall'analisi e dagli studi effettuati risulta, infatti, che la posizione mediana del porto lungo le coste adriatiche italiane sia ottimale per lo sviluppo dei collegamenti sia turistici sia merci con la vicina sponda est del mar Adriatico. Le cosiddette *Autostrade del Mare* favorite dalla politica europea dei trasporti e dell'ambiente potranno essere di ulteriore impulso a questi traffici.

Il traffico passeggeri sui traghetti afferenti al porto di Ancona ha vissuto uno sviluppo interessante fino al 2019. Questo traffico è legato ai flussi turistici, che hanno registrato una ripresa oltre le previsioni nei primi mesi del 2022 e risulta particolarmente adatto alla città di Ancona che può accogliere i passeggeri e i turisti che si imbarcano o che sbarcano in una cornice di grande pregio storico-architettonico.

Considerando l'andamento storico dei passeggeri dei traghetti e la bidirezionalità di tali flussi sono state redatte le previsioni di sviluppo evidenziando un trend alto e uno basso. I risultati sono riportati graficamente nella Figura 5-7. Per la stima della previsione bassa gli incrementi dei flussi di passeggeri sono stati legati alle previsioni del PIL italiano del Fondo Monetario Internazionale di aprile 2022⁵⁰.

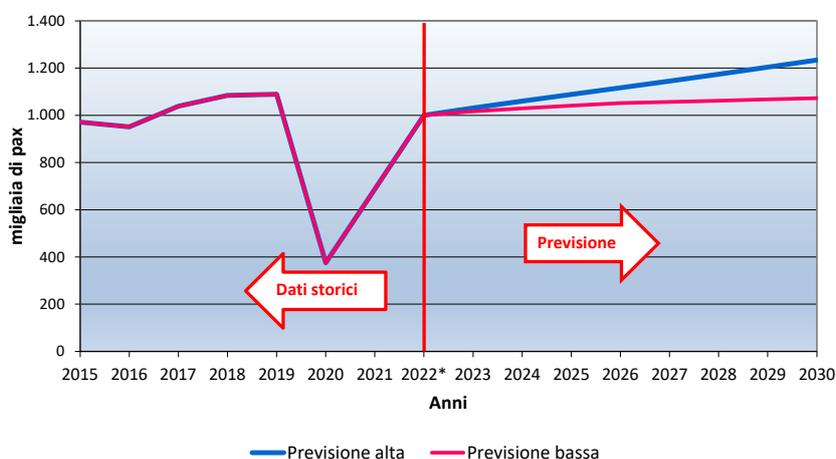


Figura 5-7 Stima del trend dei traffici di passeggeri (2022- 2030)

La stima della previsione alta è collegata al trend medio 2023 – 2027 del PIL dei paesi della sponda est dell'adriatico, in particolare quelli che attualmente intrattengono relazioni con il porto di Ancona.

In sintesi: i traffici potrebbero muoversi all'interno della forbice tra l'1,7% e il 3,1% nel 2023, forbice che tenderà a non allargarsi negli anni successivi attestandosi tra l'1,3% e il 2,8% nel 2023, per poi mantenere la stessa distanza ma su livelli di crescita appena più contenuti.

5.5.3.2 I traffici crocieristici

Anche il traffico crocieristico si inserisce nel quadro dei traffici per i quali il porto di Ancona risulta particolarmente vocato. Tale traffico ha visto uno sviluppo interessante fino al 2019 anche se ancora in fase iniziale.

Il settore a livello internazionale dopo il crollo nel 2020 per il virus SARS-CoV-2 e il recupero al sotto delle attese del 2021, nel 2022 si avvia a tornare ai livelli pre-crisi. Fonti autorevoli (CLIA Forecast) indicano che (previsione alta) nel 2022 si potranno raggiungere i livelli pre-pandemici o il 95% di questi (previsione media).

⁵⁰ International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2022

Dal 2022 il settore crocieristico mondiale continuerà con incrementi che raggiungeranno un aumento del 28% nel 2026 rispetto al 2019.

La disponibilità futura del nuovo terminal crociere dedicato sul molo Clementino pianificata dall'AdSP⁵¹ potrà costituire un importante volano all'incremento ed al mantenimento di questo traffico. La disponibilità di terminal dedicati rappresenta un'esigenza sempre più manifestata dalle compagnie crocieristiche che negli ultimi anni sono state e continuano ad essere molto attive nell'acquisizione o nella partecipazione ad appalti integrati per la costruzione e gestione di nuovi terminal.

Si veda ad esempio il nuovo terminal crociere della Spezia (MSC, Costa Crociere e RCCL), quello di Ravenna (RCCL), quello di Fiumicino che è un investimento di RCCL per la grande nautica da diporto con un molo dedicato alle crociere (il condizionale è d'obbligo perché il molo crociere è avversato da molti). Il terminal risulta localizzato nel territorio della Regione Lazio al di fuori dai confini dell'AdSP MTCS.

Le tre grandi compagnie appena citate partecipano alla compagine societaria di VTP (Venezia Terminal Passeggeri) e hanno partecipazioni in molti altri terminal crocieristici.

La stima dell'andamento delle crociere nel porto di Ancona si è basata sull'assunzione che nel 2022 i traffici raggiungano la quota di circa l'80% rispetto al 2019 considerando il trend storico del settore che fino al 2029 aveva registrato incrementi importanti si riattivi già nel 2022. I dati del primo trimestre del 2022 non sono significativi a questo riguardo perché le crociere hanno il loro picco di traffico dall'estate fino a fine ottobre.

La previsione alta è basata sui dati CLIA⁵² (*upside trend*) che, come riportato nei paragrafi precedenti, indicano a livello mondiale che i traffici nel 2022 raggiungano quelli del 2019 e da quell'anno si incrementino fino a raggiungere nel 2026 un +28% sul 2019. La previsione bassa è legata al trend del PIL dell'Unione Europea in considerazione del fatto che una quota molto consistente dei crocieristi proviene dall'Europa.

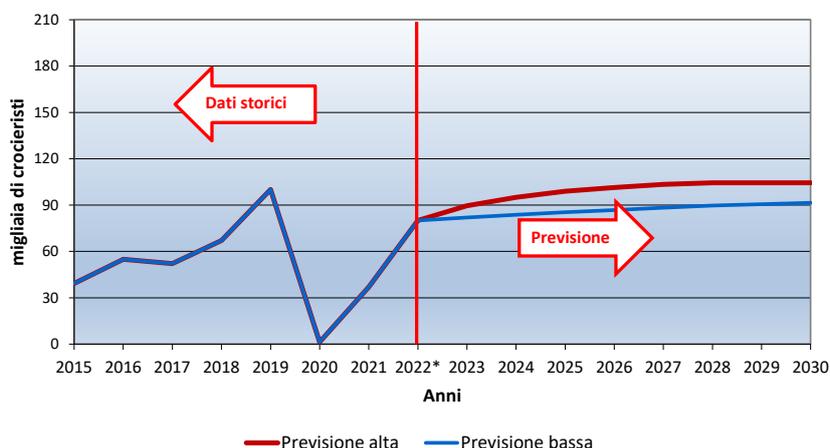


Figura 5-8 Stima del trend dei traffici di passeggeri crocieristi (2022- 2030)

⁵¹ AdSP ha commissionato la redazione degli studi ambientali per la procedura di VIA, integrata dalla VAS riguardanti la costruzione del banchinamento del fronte esterno del molo Clementino dove realizzare il nuovo terminal crociere

⁵² Cruise Line International Association. CLIA rappresenta oltre il 90% della capacità offerta al mondo. CLIA comprende le più prestigiose compagnie crocieristiche al mondo, le agenzie di viaggio e una rete di stakeholder che comprende anche i porti toccati dalle crociere.

In sintesi, i traffici potrebbero muoversi all'interno della forbice tra il 11,9% e il 2,9% nel 2023, forbice che tende a chiudersi negli anni successivi attestandosi tra il 6,2% e il 2,1% nel 2024, per arrivare tra il 4,2% e l'1,9% nel 2025.

5.5.3.3 I traffici RoRo

Per quanto riguarda le merci su rotabili, TIR completi o rimorchi, il porto di Ancona può considerarsi leader in questo tipo di traffici (AdM) avendo fatto registrare risultati storici molto interessanti. Infatti nel 2021 il totale merci su mezzi gommati ha raggiunto i 5,66 milioni di tonnellate (quantità mai raggiunta in precedenza dal porto) con un incremento del 20,6% rispetto al 2019 e del 43,5% rispetto al 2020. Tali risultati sono stati raggiunti attraverso il potenziamento delle linee verso di Igoumenitsa e Patrasso (Grecia) e ai traffici verso il porto di Durazzo (Albania).

Si noti che nel 2020 i traffici sono risultati particolarmente resilienti con un calo di circa il 16% a fronte di altri settori che hanno quasi azzerato il loro interscambio.

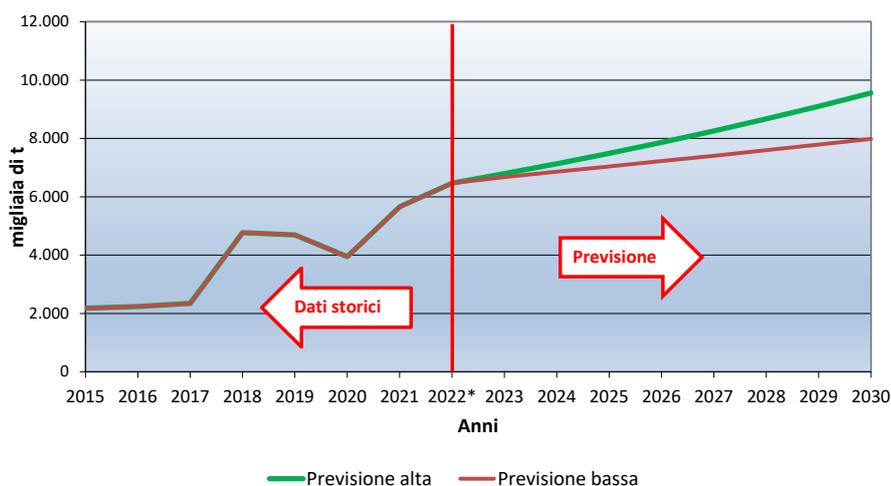
I traffici di merci sui traghetti e su navi RO-RO sono strettamente legati all'andamento dell'economia nazionale e di quella dei Paesi che collegano.

La stima dei traffici totali del 2022 è stata effettuata considerando l'incremento ottenuto nei primi 3 mesi del 2022.

Le previsioni dei trend futuri sono state effettuate tenendo in considerazione l'andamento storico e le previsioni dei PIL dei paesi coinvolti, oltre all'Italia, in questo tipo di traffico.

La previsione bassa è stata collegata alle previsioni dell'IMF del trend medio del PIL di Grecia, Albania e Croazia, per quella alta è stato valutato un incremento medio annuo del 5%.

Per tali paesi, ad esclusione della Grecia, il cui PIL crescerà mediamente intorno al +1,5%, l'IMF prevede incrementi di PIL che superano il 3% annuo fino al 2027.



*) stima su incr. primi 3 mesi 2022

Figura 5-9 Trend dei traffici di merci su rotabili (2022-2030)

In sintesi: i traffici potrebbero muoversi all'interno della forbice tra il 3,1% e il 5% nel 2023, forbice che tende ad allargarsi negli anni successivi di uno 0,1% all'anno. Nel 2024 infatti il gap è tra il 2,8% e il 5%.

5.5.3.4 I traffici containerizzati

I traffici di contenitori del porto di Ancona dal 2015 al 2021 hanno tenuto un trend oscillante, il 2016 è stato l'anno migliore con quasi 186 mila TEU movimentati. Nel 2021 grazie al contributo di Adriatic Container Terminal e di Adriatic Service Enterprise (Ase), i traffici hanno recuperato e superato i risultati del 2018 e del 2020, ma non quelli del 2016 e 2019.

Come tutti i traffici di merci sul mare il mercato dei contenitori è strettamente legato all'andamento del PIL delle nazioni interessate dal traffico ed in generale dall'economia mondiale.

Seabury a fine 2021 prevedeva un incremento dei traffici mondiali +3.9% CAGR⁵³ 2022e – 2025e⁵⁴. Nello stesso periodo l'UNCTAD, prevedeva incrementi anno su anno del traffico di contenitori +5,9% nel 2022, +4,4% nel 2024 +4,1% nel 2026.

Queste previsioni vanno temperate con gli accadimenti dei primi 6 mesi del 2022, in primis l'invasione dell'Ucraina ed i conseguenti incrementi dei prezzi delle materie prime (petrolio e gas) e dei cereali e dal fatto che le caratteristiche fisiche del terminal container e del porto di Ancona, con fondali con una profondità di -11 slm ed una posizione all'interno della città storica, non potrebbe contenere i piazzali sufficienti e operare i dragaggi profondi necessari per ospitare navi portacontenitori quasi 24 mila TEU.

Anche la posizione geografica, baricentrica sul Mare Adriatico, non ne fa un porto ideale, per il transhipment o per l'inoltro di enormi quantità di contenitori.

Lo scalo contenitori del porto di Ancona continuerà a svolgere l'importante funzione di porto al servizio dell'industria e del consumo dell'Italia centrale continuando ad ospitare principalmente navi feeder o navi con dimensioni adatte al terminal.

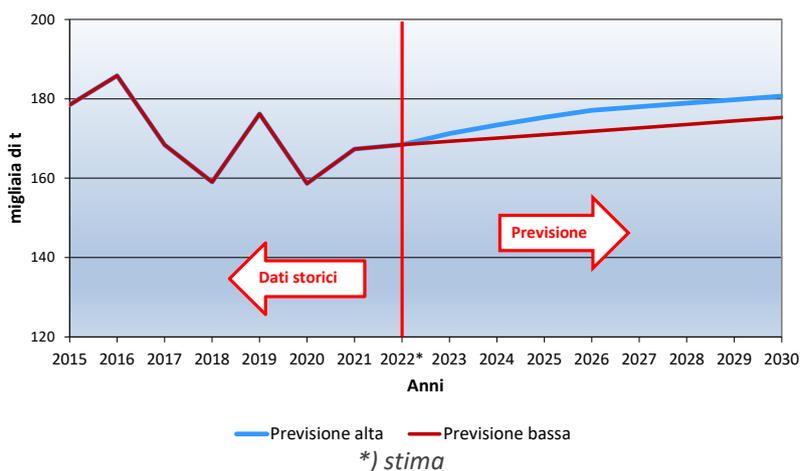


Figura 5-10 Trend dei traffici di contenitori (2022-2030)

⁵³ CAGR: Compound Average Growth Rate (tasso di crescita medio annuo composto)

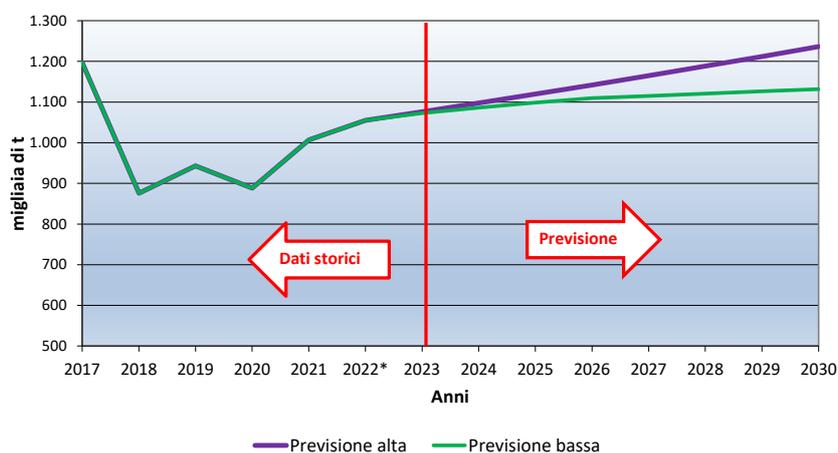
⁵⁴ Source: Seabury Nov21 update

Per la previsione alta si è guardato alle previsioni del PIL italiano, per la previsione bassa si è supposto un incremento medio annuo dello 0,5%.

5.5.3.5 I traffici di rinfuse solide

Ad Ancona, le rinfuse solide sono rappresentate essenzialmente dai prodotti metallurgici, i minerali di ferro e i metalli non ferrosi che hanno registrato nel 2021 un incremento rispetto al 2019 e al 2020 senza però raggiungere i livelli degli anni precedenti la pandemia. Nei primi tre mesi del 2022 questi traffici hanno registrato un incremento del 134%, segno di un recupero che va oltre i trend economici italiani ed europei; anche il trend per il porto di Ortona è stabilmente positivo dal 2018 in poi, anche nell'anno della pandemia ha registrato un incremento sul 2019; la stima per il 2022 è basata sull'incremento medio annuo composto dei traffici di rinfuse solide dell'AdSP MAC.

Per il futuro gli andamenti dei traffici di rinfuse solide sono stati legati agli andamenti dell'economia nazionale, nel caso della previsione bassa, per la previsione alta si è ipotizzato un incremento annuo del 2%.



*) stima

Figura 5-11 Trend dei traffici di rinfuse solide (2022-2030)

In sintesi: i traffici potrebbero muoversi all'interno della forbice tra il 1,7% e il 2% nel 2023, forbice che si allarga negli anni successivi dallo 0,3% allo 0,8% fino all'1,0% e all'1,5% nel 2027. Nel 2024 infatti il divario è tra il 1,3% e il 2%, nel 2025 è tra il 1,2% e il 2%.

5.5.3.6 I traffici di rinfuse liquide

Le rinfuse liquide nel 2021 hanno registrato un calo di quasi il 17% rispetto al 2019 ed un incremento del 7,3% rispetto al 2020 che non ha riportato i volumi a livello pre-pandemia. Trattandosi di prodotti petroliferi non si possono prevedere incrementi consistenti per i prossimi anni stante gli accordi europei sull'abbattimento delle emissioni. Lo scorso marzo (2022) l'UE ha approvato il nuovo Piano di Azione Climatica (EAP) fissando gli obiettivi comuni fino al 2030, tra questi si inseriscono politiche sulla sostituzione dei motori termici con quelli elettrici, l'impossibilità di erogare incentivi nell'ambito dei combustibili fossili, ecc... Per tale motivo per i prodotti petroliferi destinati alla raffineria di Falconara si è previsto un andamento essenzialmente stabile o con incrementi massimi dello 0,5%.

Queste considerazioni non tengono in considerazione eventuali inasprimenti dei già tesi rapporti economici tra paesi occidentali e Russia. Nonostante l'attuale situazione dia una spinta alle energie rinnovabili, risulta evidente che, almeno nel breve-medio periodo, non si potrà sostituire il fabbisogno energetico del paese con solo energia verde.

5.6 Cantieristica. Tendenze evolutive

5.6.1 Cantieristica grandi navi

Il mercato delle crociere e conseguentemente della costruzione delle navi da crociera ha avuto, come riportato nei paragrafi precedenti, uno sviluppo eccezionale negli anni. La tendenza è confermata dagli ordini di navi nei prossimi anni. Ancora più indicativo il dato che nessuno degli ordini di naviglio è stato annullato durante i periodi pandemici o post pandemici. Al massimo si è verificato qualche spostamento negli anni.

Tra il 2022 ed il 2027 risultano 77 gli ordinativi di nuove navi da crociera per un valore totale dell'*orderbook* di quasi 50 miliardi di dollari.

La dimensione media delle navi è di 96.822 TSL con una capacità media di 2.300 passeggeri per nave.

Come mostra la Tabella 5.7 verranno varate rispettivamente 19 nuove navi nel 2022 e 22navi nel 2023 per un valore totale di oltre 25 miliardi di dollari (12,5 miliardi di dollari nel 2022 e 12,7 miliardi di dollari nel 2023).

Cinque delle nove navi con dimensione superiore alle 100.000 TSL che saranno varate nel 2022 hanno un deployment che prevede toccate nell'area del Mar Mediterraneo.

Tabella 5.7: Orderbook delle navi da crociera – (N° navi 2022-2027)

Numero navi ordinate	2021 consegnate*	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Navi	8	19	22	14	13	6	3
di cui > 100.000 Tons	5	9	9	8	6	3	2
Tons Medie navi	115.891	74.315	91.615	122.764	113.588	109.833	130.900
Capacità Media Pax	2.947	1.786	2.257	2.960	2.467	2.600	3.182
Valore Orderbook mld \$	5,5	12,5	12,7	8,7	9,3	4,2	2,5
Costo medio nave mld \$	1.212	500	634	793	776	700	817

*) di cui 1 consegnata nel primo trimestre del 2022 – Fonte Cruise Industry

5.6.2 Cantieristica nautica. Tendenze evolutive

La cantieristica nautica di grandi dimensioni ha registrato andamenti estremamente positivi negli ultimi anni.

Il mercato della cantieristica nautica in Italia è molto importante (nel 2021 eravamo il paese che aveva prodotto più imbarcazioni al mondo) ed è un indicatore significativo della domanda potenziale relativa alla domanda di approdi e di posti nelle marine turistiche.

Le motivazioni del successo della cantieristica italiana, oltre alla capacità dei produttori italiani di soddisfare le richieste degli armatori di tutto il mondo con produzioni di altissima qualità, sono da ricercarsi nella reputazione del design "made in Italy" sia per gli *interior designers* sia per la progettazione tecnica e tecnologica innovativa.

L'Italia, inoltre, è situata in posizione strategica al centro del Mediterraneo, che continua ad essere la meta di più del 50% dei megayacht privati e dei charter.

Il settore nautico attualmente rappresenta anche una nuova forma di ricettività, alternativa all'offerta alberghiera e residenziale attuale, che pone attenzione agli aspetti legati alla salute e alla privacy, maggiormente emersi in tempi recenti a causa degli eventi pandemici.

La nascita e lo sviluppo del noleggio (charter) sia di grandi yacht con equipaggio che imbarcazioni con il solo skipper ha inciso sulle performances del settore e ha dato impulso al comparto della nautica da diporto.

I charter hanno avvicinato una utenza che, per disponibilità finanziarie e per dimestichezza col navigare, non avrebbe avuto accesso alla nautica e a mete raggiungibili solo via mare. Inoltre, anche per una utenza più esperta, il charter ha il vantaggio non indifferente di non comportare spese fiscali e spese di manutenzione che gravano sul proprietario anche quando non usa l'imbarcazione, cioè per la stragrande maggioranza dell'anno.

I charter si distinguono per due tipologie di utenza legate alla dimensione dell'imbarcazione da affittare: quella che richiede un equipaggio vero e proprio in grandi e grandissimi yacht, quella che richiede il solo skipper, normalmente si tratta di barche a vela anche grandi ma non super yacht.

Esiste poi un'altra tipologia di domanda legata all'affitto dell'imbarcazione, non così diffusa, che non richiede neppure lo skipper.

Per la cantieristica nautica le prospettive sono particolarmente positive e si prevede che tale mercato crescerà negli anni futuri con incrementi simili al passato ben oltre le indicazioni di crescita della nostra economia elaborate dagli organismi internazionali. **L'intero comparto è aumentato in valore del 13,5% medio annuo composto (CAGR) dal 2014 al 2021** e del 29% 2001 su 2020 e del 25% 2001 su 2019.

Di seguito l'analisi dei dati.

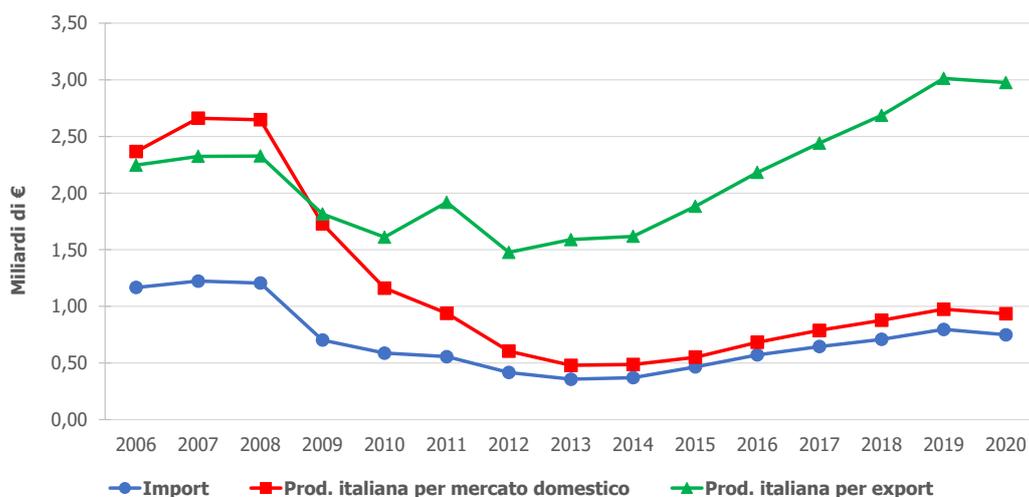
La Figura 5-12 mostra l'andamento del mercato italiano della cantieristica negli anni; dal 2014, anno in cui il mercato ha registrato i valori più bassi dopo il crollo dell'autunno 2008 provocato dalla crisi dei mutui *subprime* negli USA, in poi lo sviluppo del mercato è stato costante. Nel 2020 il mercato ha sostanzialmente retto la crisi pandemica registrando una leggera flessione del 2,5%, da 4,78 miliardi di euro a 4,66. La Figura 5-12 evidenzia, inoltre, gli effetti della crisi dopo il 2008, anno di massima espansione del mercato e, successivamente gli effetti della tassa di stazionamento introdotta dal provvedimento cd "Salva Italia" del dicembre 2011 che aveva bloccato la prima ripresa del mercato. Dal 2014 in poi la ripresa del mercato



*) Stima UCINA

Figura 5-12 Andamento del Mercato italiano della cantieristica nautica (2006 al 2021, dati in € Miliardi)

Nel grafico seguente sono evidenziate le componenti della produzione italiana di imbarcazioni da diporto, si noti come il fatturato sia trainato dalle esportazioni.

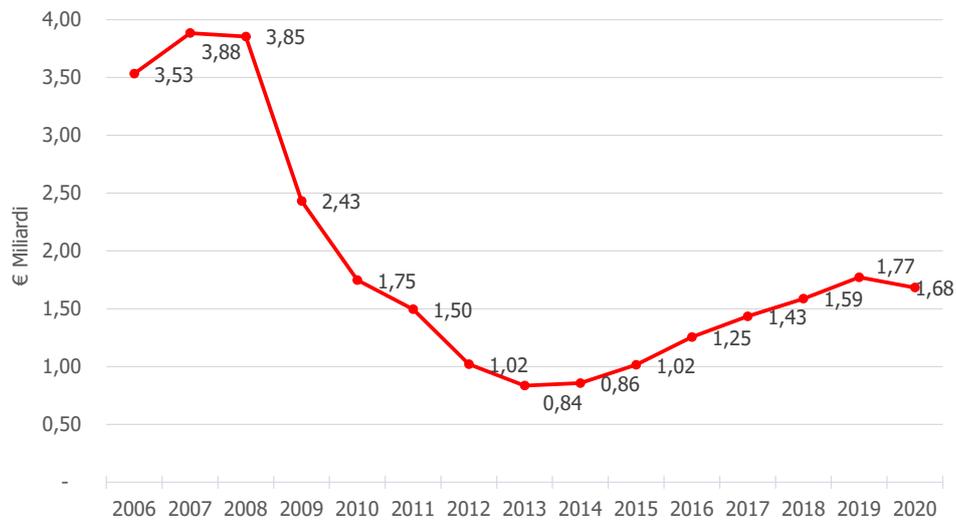


Fonte: Elaborazioni RTP su dati UCINA, Monitor (anni vari)

Figura 5-13 Suddivisione del Mercato italiano della cantieristica nautica (2006 al 2020, dati in € Miliardi)

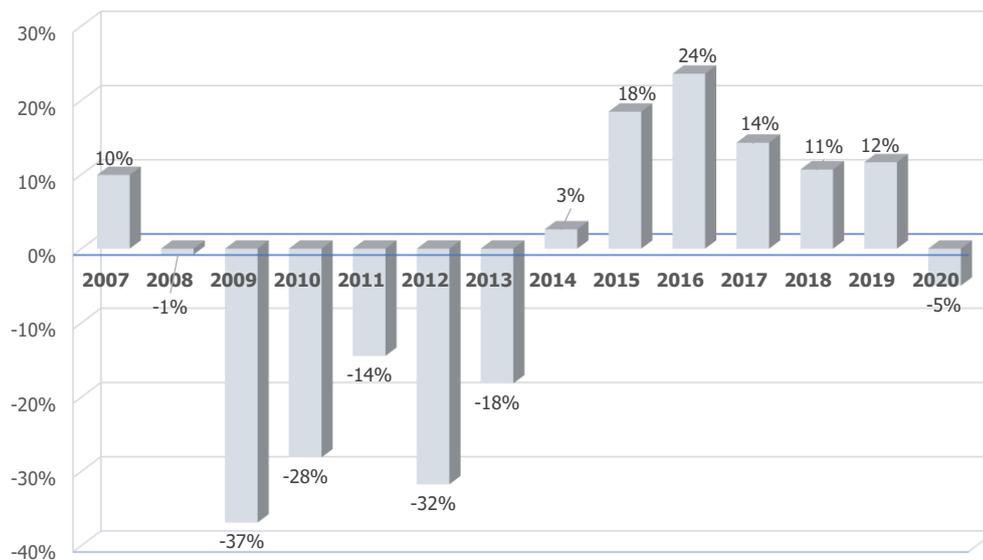
La seguente Figura 5-14 mostra il valore del mercato della cantieristica con destinazione finale Italia (produzione italiana più import) che nel 2019 valeva intorno ai € 1,77 miliardi di euro e nel 2020 intorno ai 1,68 miliardi di euro.

Interessante notare come la cantieristica italiana dopo la crisi del primo decennio del nuovo secolo peraltro acuita da politiche di controllo e pressione fiscale a discapito della nautica da diporto in Italia (Tassa di possesso sulle imbarcazioni, IMU sui posti barca) ha reagito sostituendo il mercato italiano con quello estero indirizzando la produzione verso yacht più grandi.



Fonte: Elaborazioni RTP su dati UCINA, Monitor (anni vari)

Figura 5-14 Mercato della cantieristica con destinazione finale Italia (compreso import)



Fonte: Elaborazioni RTP su dati UCINA, Monitor (anni vari)

Figura 5-15 Variazioni % del Mercato finale della Cantieristica con Destinazione finale Italia

5.6.3 Il mercato dei grandi yacht

Dall'analisi svolta emerge che il mercato dei superyacht⁵⁵ è in crescita. Le due grandi aree geografiche in cui si concentrano i megayacht sono quella nord mediterranea e quella caraibica. Dagli anni duemila la maggioranza della flotta yacht di grandi dimensioni in esercizio risiede stabilmente in nord Mediterraneo. Questo ha rappresentato e ancora costituisce, un vantaggio competitivo importante per la cantieristica italiana, anche se risultati così positivi sono raggiunti principalmente con la capacità e l'abilità della nostra

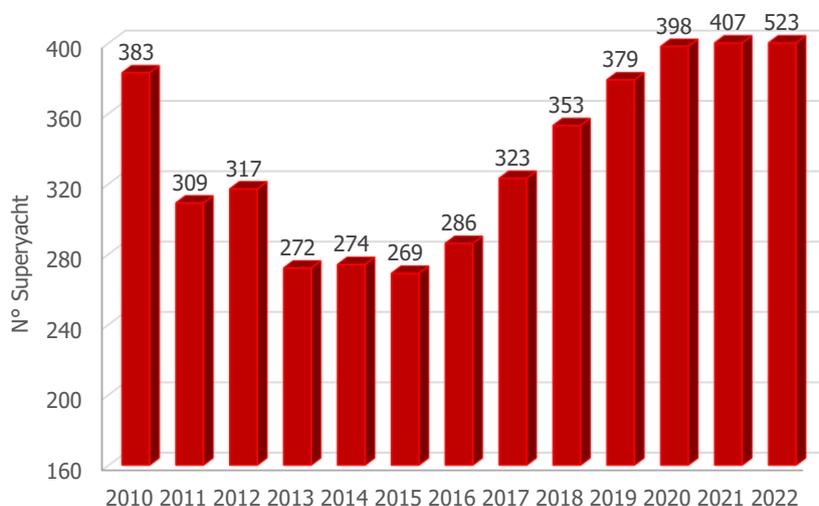
⁵⁵ Definizione adottata anche da Show Boats International, una delle più affidabili fonti di dati sul mercato e la costruzione di grandi yacht.

cantieristica sospinta dalla reputazione e dalla fama del design italiano nel mondo.

Lo sviluppo del turismo nautico mondiale e della cantieristica è basato anche sui saloni nautici più importanti del mondo che si svolgono a Dubai ed a Fort Lauderdale, ove si danno convegno i più importanti investitori del settore; anche il Mediterraneo risulta fortemente attrattivo e così l'esposizione dei megayacht del Principato di Monaco.

Il mar Mediterraneo presenta due caratteristiche importanti, la metà dei charter effettuati al mondo sono concentrati qui e la metà di tutti i mega-yacht esistenti al mondo (imbarcazioni da diporto > 30 m, circa 5000 in tutto, con trend in forte crescita) stazionano nel Mediterraneo.

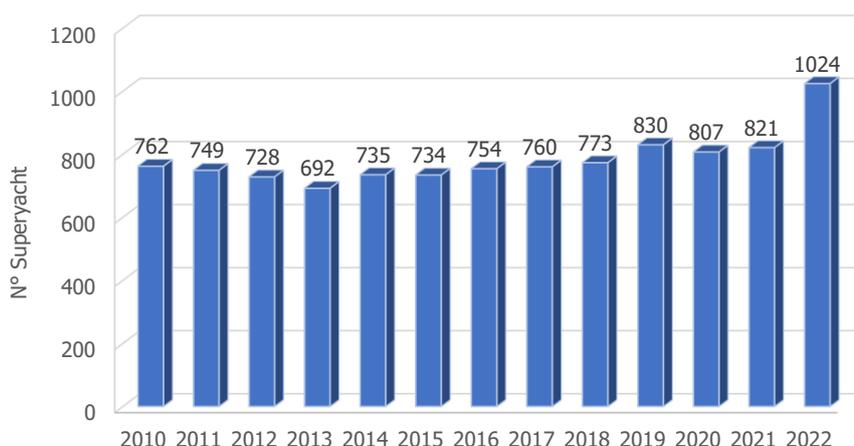
L'aggiornamento della classifica dei paesi produttori fornito da Showboats International per il 2022 mostra un incremento consistente degli ordini ai cantieri italiani da 407 nel 2021 a 523 nel 2022 (Figura 5-16).



Fonte: Elaborazioni RTP su dati Global Order Book, Showboats International, 2022

Figura 5-16 - Numero Superyacht in Costruzione in Italia

Nella Figura 5-17 invece è evidenziato il numero di imbarcazioni da diporto sopra i 24 metri costruite nel mondo, come è facile vedere, in Italia viene soddisfatta più della metà della domanda mondiale.



Fonte: Elaborazioni RTP su dati Global Order Book, Showboats International, 2022

Figura 5-17 - Numero Superyacht in Costruzione nel mondo

Da sottolineare come il settore in espansione preso in considerazione dalle statistiche di Showboat International è quello delle imbarcazioni a partire dai 24 metri. Un recente aggiornamento delle statistiche evidenzia che anche nel 2021 l'Italia mantiene la leadership del mercato con 523 yacht ordinati su un totale di 1024 a livello mondiale.

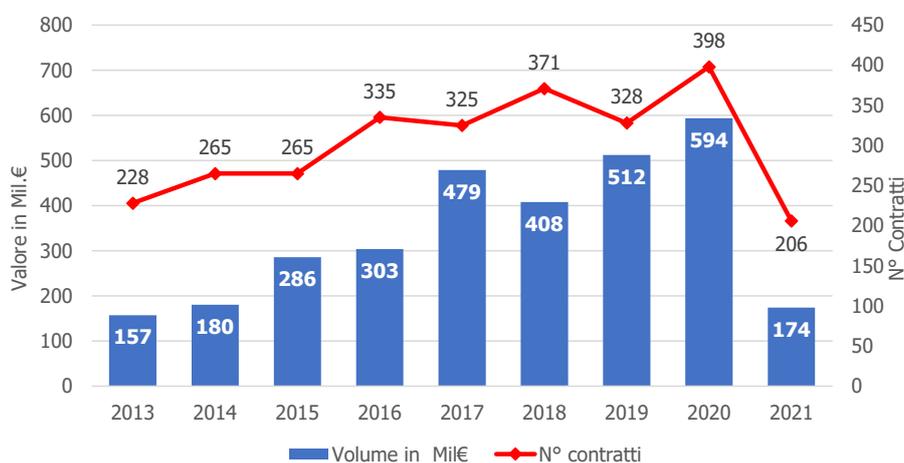
Le motivazioni del successo della cantieristica italiana, oltre alla capacità dei produttori italiani di soddisfare le richieste degli armatori di tutto il mondo con produzioni di altissima qualità, sono da ricercarsi nella reputazione e valore del design "made in Italy" sia per gli interior designers sia per la progettazione innovativa. Inoltre la posizione dell'Italia al centro del Mediterraneo, che su scala mondiale continua ad essere la meta di più del 50% dei megayacht privati e dei charter, ne favorisce anche il mercato della cantieristica nautica.

5.6.4 L'andamento del leasing nautico

I dati relativi ai contratti di leasing nautico (contratti per unità da diporto e commerciali) stipulati per l'acquisto delle imbarcazioni da diporto indicano che nel 2020, secondo i dati Assilea, il volume dei contratti stipulati è cresciuto, raggiungendo un valore complessivo pari a 593,7 milioni di euro, il 15,9% in più rispetto al 2019. Il risultato del 2020 è causato dall'incremento delle nuove stipule verificatosi nel mese di ottobre **per il cambio del regime per il calcolo dell'imponibile IVA**, entrato in vigore nel mese di novembre 2020, che ha anticipato le decisioni di spesa di fine anno e del 2021, in quest'anno infatti il numero dei contratti è sceso significativamente anche per tale dinamica.

Il segmento della nautica da diporto continua a ricoprire la quota predominante del leasing nautico complessivo, pari al 94%. Nel 2021 i valori del sono diminuiti del 71% mentre il numero dei contratti del 48%.

Per capire a fondo la dinamica del settore finanziario occorrerà aspettare i dati di fine 2022.



Fonte: Elaborazioni RTP su dati ASSILEA

Figura 5-18 - I contratti di leasing nautico in valore e in numero (2013 - 2021)

5.7 Descrizione del diporto nautico in Italia

Il parco nautico italiano complessivo comprende sia le unità non immatricolate che quelle immatricolate, derivanti queste ultime dalla somma delle unità immatricolate presso gli Uffici marittimi e presso la MCTC.

La stima del parco nautico italiano complessivo è di circa 575 mila unità, di cui la parte prevalente è costituita dalle unità non immatricolate.

Tabella 5.8: Il parco nautico complessivo in Italia (2020)

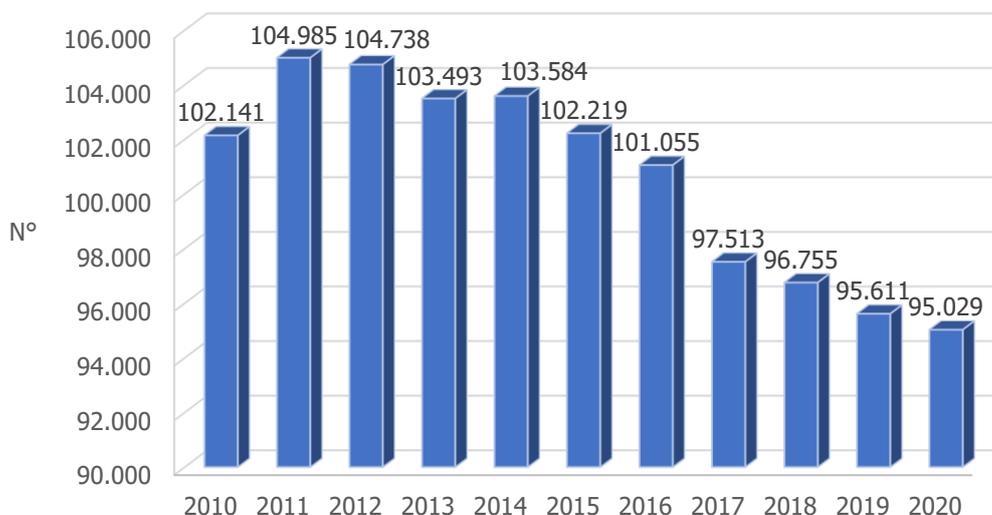
TIPO DI IMBARCAZIONE	N° unità
Unità da diporto immatricolate	95.029
Unità da diporto non immatricolate	480.000*
Totale Unità da diporto Italia	575.029

*) stima UCINA 2018

Fonte: MIT, UCINA 2022

Come si evince dalla Tabella 5.8 la parte preponderante del parco nautico è costituito dalle imbarcazioni non immatricolate, vale la pena di rilevare che possono risultare natanti, cioè imbarcazioni senza immatricolazione anche cabinati a vela di lunghezza fino a 10 metri.

Per quanto riguarda il trend in calo del numero delle imbarcazioni immatricolate in Italia (Figura 5-19), occorre considerare che esso non rappresenta il numero delle imbarcazioni regolarmente dichiarate in Italia, perché molte barche italiane sono immatricolate in altri paesi dell'Unione Europea che hanno regolamentazioni più semplici e meno costrittive di quelle Italiane.



Fonte: MIT, Conto Nazionale dei Trasporti, 2021

Figura 5-19 Andamento del parco nautico immatricolato in Italia (2010 - 2020)

Un ulteriore dato che qualifica la domanda è rappresentato dalle patenti nautiche. Questo documento deve essere rinnovato ogni dieci anni fino al raggiungimento del sessantesimo anno di età ed ogni dopo.

Nel 2020 le prime quattro regioni risultano essere, nell'ordine, Liguria, Lazio, Sicilia e Veneto, stesso ordine per quanto riguarda i rinnovi o le sostituzioni delle patenti nautiche e così per le pratiche di patenti rilasciate per la prima volta.

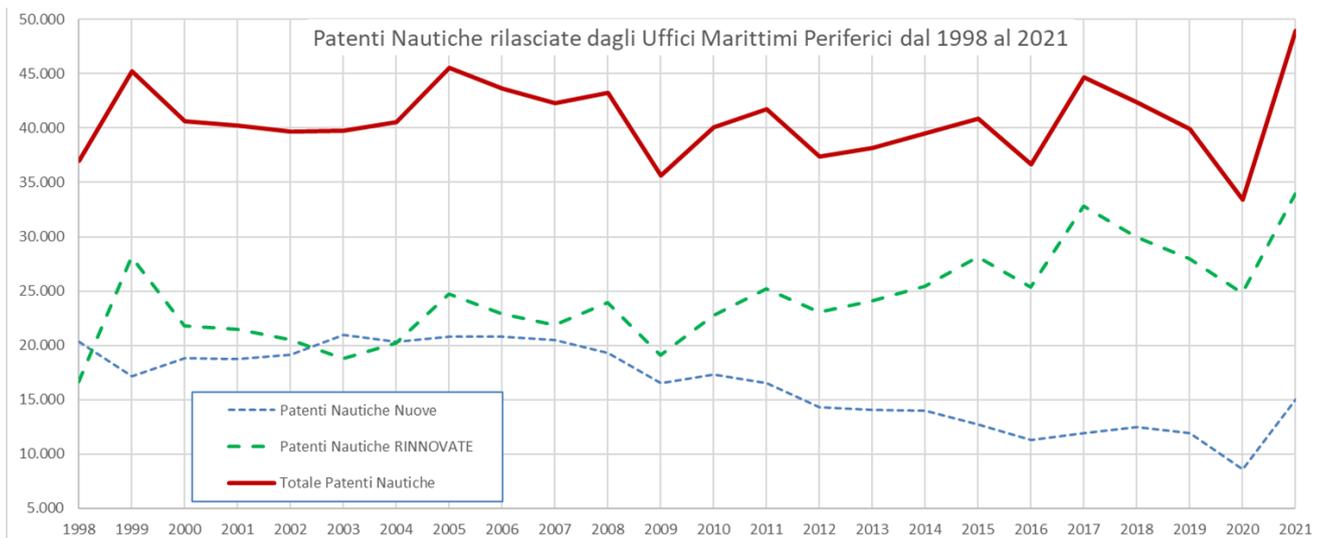
La regione Marche nel 2020 poteva contare su 1.066 patenti nautiche, la Regione Abruzzo su 481.

Si riporta di seguito una tabella dove sono riportati, distinti per regioni, i numeri delle patenti nautiche rilasciate per la prima volta e rinnovate dagli Uffici Periferici Marittimi (U.M.P.) o dagli Uffici della Motorizzazione Civile (U.M.C.).

Tabella 5.9 - Patenti nautiche rilasciate per la prima volta e rinnovate (anno 2021)

Regione/ Ripartizione Geografica	N. Patenti nuove		N. Patenti rinnovate		Totale Patenti		
	U.M.P.	U.M.C.	U.M.P.	U.M.C.	U.M.P.	U.M.C.	Generale
Piemonte e Valle d'Aosta	-	742	-	811,0	-	1553	1553
Lombardia	-	1.733	-	2767,0	-	4500	4500
Trentino Alto Adige	-	314	-	176,0	-	490	490
Veneto	893	783	2.914	1072,0	3.807	1.855	5662
Friuli Venezia Giulia	702	0	1.829	0,0	2.531	0	2531
Liguria	2.764	226	7.603	413,0	10.367	639	11006
Emilia Romagna	1.585	96	2.256	1851,0	3.841	1.947	5788
Toscana	1.385	184	2.189	1122,0	3.574	1.306	4880
Umbria	-	237	-	142,0	-	379	379
Marche	514	24	868	92,0	1382	116	1498
Lazio	1.595	1.062	4.863	1104,0	6.458	2.166	8624
Abruzzo	284	47	333	26,0	617	73	690
Molise	56	33	10	3,0	66	36	102
Campania	1.432	1.069	3.286	4445,0	4.718	5.514	10232
Puglia	497	104	1.149	137,0	1646	241	1887
Basilicata	-	35	-	25,0	-	60	60
Calabria	391	144	669	769,0	1.060	913	1973
Sicilia	1.777	464	3.909	12,0	5.686	476	6162
Sardegna	1.145	6	2.065	180,0	3.210	186	3396
Totale	15.020	7.303	33.943	15.147	48.963	22.450	71.413

Fonte: MIT, "Diporto Nautico in Italia - Anno 2021"



Fonte: MIT, Conto Nazionale dei Trasporti, 2021

Figura 5-20 – Trend storico delle patenti nautiche rilasciate dagli Uffici Marittimi Periferici (U.M.P.)

Confrontando i dati delle patenti nuove in Italia con il numero delle unità immatricolate nel corso del 2021 e considerando che solamente le unità immatricolate possono compiere navigazione senza alcun limite, si evince come in passato, una sensibile differenza tra il numero di nuove patenti per tale navigazione ed il numero delle unità iscritte.

Tale confronto testimonia il sempre maggior desiderio di affrontare la navigazione per diporto, ma ancora una troppo scarsa propensione all'acquisto di un'imbarcazione preferendo altre soluzioni quali il noleggio o la condivisione della proprietà con altri soggetti.

In particolare, sul totale delle imbarcazioni effettivamente iscritte negli Uffici Circondariali Marittimi e nelle Capitanerie di Porto (Uffici Marittimi Periferici UMP) o negli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC), quasi la metà non ha obbligo di iscrizione avendo una lunghezza inferiore a quella minima richiesta dalla normativa vigente (LOA = 10 m).

Tabella 5.10: Unità da diporto iscritte negli Uffici marittimi 2021 per tipologia, classi di lunghezza e Regione

REGIONE	A vela (con o senza motore ausiliario) LOA (m)					A motore (LOA – Lunghezze in metri)					Navi LOA > 24 m	Totale
	Fino a 10 m	10 12	12 18	18 24	Totale	Fino a 10 m	10 12	12 18	18 24	Totale		
Liguria	592	2.357	2.311	1.070	6.330	4398	3.228	3.203	712	11.779	32	18.141
Toscana	224	1.069	957	66	2.316	2422	1.675	1638	394	6.218	76	8.610
Lazio	311	915	750	25	2.001	2982	1509	1481	333	6.342	35	8.378
Campania	80	308	322	25	735	3824	2059	1897	135	7.344	9	8.088
Calabria	11	68	125	1	205	630	120	120	12	839	1	1.045
Puglia	55	176	154	3	388	1583	330	327	10	2.119	-	2.507
Molise	2	3	4	1	10	20	16	17	4	55	-	65
Abruzzo	21	72	68	6	167	229	99	100	8	389	1	557
Marche	71	292	191	13	567	717	538	526	83	1.960	4	2.531
Emilia R.	92	935	695	21	1.743	470	646	628	70	1.688	3	3.434
Veneto	167	753	516	18	1.454	1217	763	711	148	2.705	6	4.165
Friuli V.G.	130	961	612	25	1.728	648	536	515	85	1.840	1	3.569
Sardegna	104	413	398	23	938	1203	469	840	136	3.072	2	4.012
Sicilia	106	308	326	17	757	2475	507	466	76	3.350	2	4.109
TOTALE	1.966	8.630	7.429	1.314	19.339	22.818	12.495	12.469	2.206	49.700	172	69.211

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, MIT 2021

Per interpretare tali dati occorre sottolineare che la lunghezza dello scafo determina la tipologia di imbarcazione.

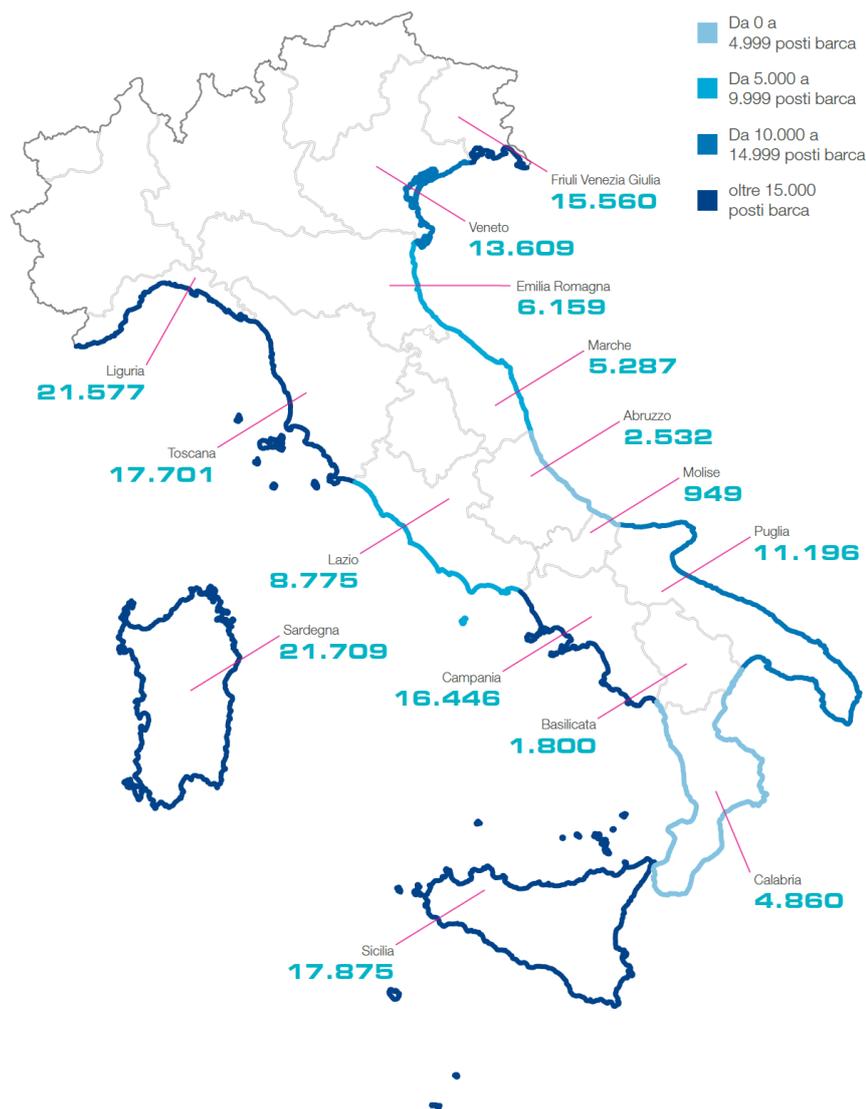
In particolare, il natante è un'unità da diporto di lunghezza inferiore ai 10 metri, mentre l'imbarcazione ha una lunghezza compresa tra i 10 e i 24 metri. Infine, per nave da diporto si intende un'unità da diporto che supera i 24 metri di lunghezza.

Tabella 5.11: Unità da diporto iscritte nei registri UMP e UMC nel 2020 e posti barca al 31/12/2021 per Regione

Regione/ Ripartizione Geografica	Unità Iscritte (UI)				Posti Barca (PB)		Affollamento IA=UI/PB	km di litorale	PB per km di litorale
	UMC	UMP	Totale	%	Num.	%			
Piemonte e Valle d'Aosta	3.756	0	3.756	4,4	-	-	-	-	-
Lombardia	6.807	0	6.807	8,0	-	-	-	-	-
Trentino Alto Adige	63	0	63	0,1	-	-	-	-	-
Veneto	2.004	4.165	6.169	7,3	6.285	4,0	98,2	140	44,9
Friuli Venezia Giulia	12	3.569	3.581	4,2	15.784	10,1	22,7	94	167,9
Liguria	75	18.141	18.216	21,5	24.859	15,9	73,3	389	63,9
Emilia Romagna	564	3.434	3.998	4,7	5.295	3,4	75,5	122	43,4
Italia Settentrionale	13.281	29.309	42.590	50,3	52.223	33,4	81,6	745	70,1
Toscana	873	8.610	9.483	11,2	19.239	12,3	49,3	561	34,3
Umbria	237	0	237	0,3	-	-	-	-	-
Marche	0	2.531	2.531	3,0	4.632	3,0	54,6	188	24,6
Lazio	69	8.378	8.447	10,0	8.301	5,3	101,8	363	22,9
Italia Centrale	1.179	19.519	20.698	24,5	32.172	20,6	64,3	1.112	28,9
Abruzzo	251	557	808	1,0	1.724	1,1	46,9	138	12,5
Molise	7	65	72	0,1	587	0,4	12,3	36	16,3
Campania	0	8.088	8.088	9,6	16.305	10,4	49,6	522	31,2
Puglia e Basilicata Ionica	273	2.507	2.780	3,3	14.611	9,3	19	1.015	14,4
Calabria e Basilicata Tirrenica	0	1.045	1.045	1,2	5.185	3,3	20,2	796	6,5
Sardegna	413	4.012	4.425	5,2	17.469	11,2	25,3	1.851	9,4
Sicilia	18	4.109	4.127	4,9	16.189	10,3	25,5	1.473	11,0
Italia Meridionale e Insulare	962	20.383	21.345	25,2	72.070	46,1	29,6	5.831	12,4
Italia	15.422	69.211	84.633	100,0	156.465	100,0	54,1	7.688	20,4

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Conto Nazionale dei Trasporti, 2021

Il comparto dei porti turistici generalmente inteso, è caratterizzato da una forte dinamica sia strutturale che congiunturale, misurata da tassi di incremento dei posti barca, rispettivamente del +21,3% nel periodo 2017/2005 e del +8,5% nel 2017 rispetto al 2010. Analizzando i tassi di incremento delle regioni italiane, le regioni Tirreniche presentano andamenti differenti: si nota che se tra il 2019 e il 2005 i tassi erano tutti positivi; nel confronto al 2010 la Liguria evidenzia un decremento del -2,2%, mentre rispetto al 2005 era sostanzialmente stabile; la vicina Toscana invece registra incrementi a 2 cifre in entrambi i raffronti sui periodi di riferimento; il Lazio risulta passare dal 33,2% al 5,7%; al contrario la Sardegna registra un incremento del 13,8% ed un decremento del -2,5% nel confronto con il 2005.



Fonte: UCINA 2022 - dati Pagine Gialle

Figura 5-21 Numero di posti barca turistici e commerciali per Regione, 2020

Di seguito si illustra una tabella per Regione, riferita alla crescita di posti barca.

Tabella 5.12: Crescita di posti barca per Regione Italiana al 30/09/2019

Regione	2005	2010	2019	Incr. % 2019/05	Incr. % 2019/10
Liguria	23.718	24.306	24.462	3,1	0,6
Toscana	15.862	16.890	18.092	14,1	7,1
Lazio	6.722	8.472	8.567	27,4	1,1
Campania	15.059	15.405	15.998	6,2	3,8
Calabria	2.050	5.415	5.490	167,8	1,4
Puglia	8.677	12.195	13.656	57,4	12,0
Molise	304	542	587	93,1	8,3
Abruzzo	2.062	2.453	2.699	30,9	10,0
Marche	4.975	5.627	5.312	6,8	-5,6
Emilia-Romagna	4.745	5.329	5.405	13,9	1,4
Veneto	5.699	5.933	5.852	2,7	-1,4
Friuli-VeneziaGiulia	10.161	13.629	17.530	72,5	28,6
Sardegna	19.977	17.119	20.028	0,3	17,0
Sicilia	10.685	12.851	18.777	75,7	46,1
Totale	130.696	146.166	162.455	24,3	11,1

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti – Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, 2021

Con riferimento alla tipologia delle strutture nautiche per regione, dall'esame della tabella seguente, riferita al 2017, si evidenzia che, su un totale di 781 strutture, 285 sono classificate come Porto⁵⁶, 186 come Banchina/pontile, 86 come Porto Turistico (Marina), 79 come Darsena, 56 come Porto Canale, 39 come Porto industriale/commerciale, 36 Approdo / Rada e 14 Spiaggia Attrezzata.

Tabella 5.13: Tipologia delle strutture nautiche per Regione (2019)

Regione	n. infrastrutture	Porti turistici		Porti polifunzionali				Punti di ormeggio			
		marina	porto	porto industriale / porto commerciale	porto canale	darsena	totale porti funzionali	banchina / pontile	spiaggia attrezzata	approdo / rada	totale punti di ormeggio
Liguria	70	13	34	4	1	6	45	8	1	3	12
Toscana	64	7	21	2	9	5	37	15	1	4	20
Lazio	41	3	13	1	11	9	34	1	1	2	4
Campania	68	5	39	2	4	1	46	14	-	3	17
Basilicata	3	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Calabria	40	1	15	4	0	0	19	8	10	2	20
Sicilia	137	5	51	7	1	3	62	63	0	7	70
Sardegna	118	12	37	5	3	5	50	42	0	14	56
Puglia	69	3	38	4	2	9	53	13	0	0	13
Molise	4	1	3	0	0	0	3	0	0	0	0
Abruzzo	12	1	7	0	1	1	9	2	0	0	2
Marche	17	3	5	2	2	2	11	1	1	1	3
Emilia Romagna	27	8	2	1	10	4	17	2	0	0	2
Veneto	59	8	6	2	7	27	42	9	0	0	9
Friuli Venezia Giulia	50	13	13	5	5	6	29	8	0	0	8
Totale	779	85	285	39	56	78	458	186	14	36	236

Fonte UCINA, 2019

⁵⁶ PORTO: infrastruttura pubblica, non utilizzata esclusivamente per la nautica da diporto, in quanto capace di ospitare differenti tipologie di imbarcazioni.

Riguardo ai posti barca analizzati per classi di lunghezza, indicatore rilevante ai fini della valutazione del grado di qualificazione delle strutture turistiche, si riporta la seguente tabella che descrive la consistenza della ricettività per il diporto.

Tabella 5.14: Consistenza della ricettività per il diporto (2019)

Regione	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza			Posti barca totali
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	fino a 10,00 metri o non specificati	da 10,01 a 24 m	oltre 24 m	
Liguria	10.251	6.381	7.830	16.273	6.890	1.299	24.462
Toscana	5.685	3.803	8.604	12.695	5.004	393	18.092
Lazio	1.814	4.664	2.089	5.827	2.591	149	8.567
Campania	5.204	5.156	5.638	10.271	5.300	427	15.998
Calabria	3.325	1.351	814	4.068	1.336	86	5.490
Puglia	3.935	3.235	6.486	10.609	2.927	120	13.656
Molise	434	153	0	344	238	5	587
Abruzzo	1.542	1.157	0	2.029	651	19	2.699
Marche	4.543	200	569	3.372	1.864	76	5.312
Emilia-Romagna	2.193	1.806	1.406	2.379	2.933	93	5.405
Veneto	2.492	2.890	470	2.330	3.462	60	5.852
Friuli Venezia Giulia	7.731	4.494	5.305	11.487	5.736	307	17.530
Sardegna	13.950	3.369	2.709	13.047	6.425	556	20.028
Sicilia	4.884	6.146	7.747	13.049	5.372	356	18.777
Totale	67.983	44.805	49.667	107.780	50.729	3.946	162.455

Fonte MIT, 2021

5.8 Pesca. Tendenze evolutive

I volumi di pescato del mare Adriatico segneranno un trend costante nei prossimi anni.

L'incremento della pesca nel mare Adriatico, come degli altri mari italiani, sarà tuttavia ostacolato dal tendenziale impoverimento della fauna marina a causa dello sfruttamento intensivo e dalle normative europee ed italiane che tendono ad evitarne l'ulteriore depauperamento e a salvaguardarne il ripopolamento dal punto di vista biologico.

Di conseguenza i volumi di pescato per peschereccio potrebbero tendere a diminuire mentre per le stesse ragioni non si prevedendo incrementi nella flotta di pescherecci in adriatico.

6 OBIETTIVI DI SVILUPPO DELL'AdSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Per le competenze territoriali sui porti marchigiani (Pesaro, Falconara Marittima, Ancona e San Benedetto del Tronto) ed abruzzesi (Pescara, Ortona e Vasto) l'AdSP-MAC interessa geograficamente una fascia costiera che, con un'estensione di oltre 135 miglia nautiche, copre più di un terzo della costa italiana adriatica lungo la rotta Otranto - Trieste che ha uno sviluppo longitudinale complessivo di circa 400 miglia nautiche. Quindi l'AdSP-MAC è inserita nelle Autostrade del Mare dell'Adriatico costituendo il sistema portuale di riferimento non solo per le Regioni Marche e Abruzzo ma anche per i versanti orientali delle limitrofe regioni Umbria e Molise rappresentando nel contempo la connessione trasversale a levante per le tre autorità di sistema del tirreno centro-settentrionale.

Tralasciando il terminale petrolifero di Falconara Marittima, dove si svolge esclusivamente un traffico di olii minerali, attualmente gli unici porti commerciali del sistema portuale attivi nel campo del cabotaggio marittimo, sono: il Porto di Ancona, che ha un ruolo di spicco per i traffici marittimi dell'Adriatico Centrale; i porti di Ortona e Vasto, posti rispettivamente a circa 90 e 100 miglia nautiche di distanza da quello di Ancona.

Come noto, il principale porto commerciale del Sistema Portuale è quello di Ancona nel quale si sviluppa un significativo traffico di cabotaggio che riguarda navi Ro-Ro, Ro-Pax, crociere, rinfuse solide e in misura modesta contenitori. Il Porto di Ancona, con gli stabilimenti della Fincantieri e della CRN del Gruppo Ferretti, è anche sede di attività di cantieristica navale e di grandi yacht tra le più importanti e prestigiose d'Italia. Attualmente i massimi fondali disponibili nel porto non superano gli -11,00 m s.l.m.m. anche lungo la banchina contenitori e nella nuova darsena. Prima della crisi economica dovuta alla pandemia di origine virale (Covid-19), il porto di Ancona ha fatto registrare un record storico per il traffico contenitori ed un incremento del traffico passeggeri e di quello crocieristico. Attualmente nel contesto delle Autostrade del Mare, Ancona costituisce un "nodo chiave" della rete di trasporto intermodale sia per il traffico diretto/proveniente dai Balcani, sia per il traffico diretto/preveniente verso il Mediterraneo Orientale e in particolare la Grecia.

Come accennato, oltre al porto di Ancona anche quelli di Ortona e Vasto rispondono ai requisiti di porti commerciali aspirando, per il futuro, a svolgere sinergicamente un ruolo significativo per il traffico di cabotaggio (Ro-Ro, Ro-Pax, rinfuse solide e rinfuse liquide costituite da prodotti petroliferi). Il porto di Ortona, ove sono presenti anche attività di cantieristica navale, è contraddistinto da una conformazione delle dighe foranee "a moli convergenti". Attualmente, a causa del mancato prolungamento della diga Sud previsto dal vigente PRP, l'imboccatura del porto presenta fondali limitati a circa -8,0 m sul l.m.m. ed è ancora soggetto a fenomeni di insabbiamento che richiedono periodici interventi di dragaggio. Con la concreta realizzazione del prolungamento della suddetta diga Sud, che delimita l'imboccatura portuale a levante, il porto di Ortona potrà contare su un'imboccatura con fondali posti a circa -12,0÷-13,0 m sul l.m.m. ovvero oltre la profondità di chiusura della fascia attiva e quindi non più soggetta agli attuali problemi di insabbiamento. Lungo l'ambito portuale retrostante la banchina di riva si è sviluppata e consolidata una fiorente attività industriale legata alla realizzazione di manufatti in acciaio di grandi dimensioni che devono essere esportati necessariamente via mare. Il porto è ben collegato con l'entroterra sia tramite la linea ferroviaria adriatica, adiacente al porto, sia tramite l'Autostrada Adriatica che circa 18 km a nord si collega con l'Autostrada dei Parchi mettendolo in comunicazione direttamente con Roma e con il Porto di Civitavecchia, posto poco a Nord di Roma. La riorganizzazione del porto interno di Ortona e la presenza di società che operano nel campo dell'industria metallurgica e dell'off-shore, potrebbe consentire anche di sviluppare una base logistica per l'assemblamento e il trasporto via mare delle apparecchiature di nuova

generazione per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. A titolo di esempio si cita l'istanza di concessione demaniale della durata di 40 anni presentata alla fine del 2022 per la realizzazione dell'impianto eolico di tipo floating denominato "Parco Eolico Offshore Medio Adriatico" costituito da 54 pale eoliche (aerogeneratori) per una potenza pari a 800 MW posto al largo della costa abruzzese (su fondali compresi tra 100 e 130 m).

I traffici commerciali attualmente presente negli altri tre porti del sistema portuale (Pesaro, S. Benedetto del Tronto e Pescara) non hanno una significativa potenzialità di sviluppo a causa dei seguenti fattori:

Porto di Pesaro:

- (i) limitati fondali che caratterizzano l'imboccatura portuale, nell'ordine di circa 5,0÷6,0 m;
- (ii) limitazione dei fronti di ormeggio e dei retrostanti spazi interni;
- (iii) eccessive interclusioni e interconnessioni con il contesto urbano.

Porto di San Benedetto del Tronto:

- (i) limitati fondali che caratterizzano l'imboccatura portuale, attualmente di circa 5,0÷6,0 m, nelle previsioni di PRP pari a 9,0 m ;
- (ii) eccessive interclusioni e interconnessioni con il contesto urbano.

Porto di Pescara:

- (i) limitati fondali che caratterizzano l'imboccatura portuale, nell'ordine di circa 5,0÷6,0 m;
- (ii) limitazione dei fronti di ormeggio e dei retrostanti spazi interni;
- (iii) eccessive interclusioni e interconnessioni con il contesto urbano.

In linea teorica di questi tre porti solo quello di Pescara, posto solo a 10 miglia nautiche a Nord di Ortona, potrebbe svolgere un ruolo nel segmento commerciale in particolare nel campo delle crociere e del trasporto Ro-Pax, trovandosi nel centro della città più popolosa dell'Abruzzo e disponendo, come Ortona, di un ottimo collegamento autostradale con Roma dalla quale dista solo 200 km. Il porto comunque è privo di un collegamento ferroviario diretto. Purtroppo dal punto di vista commerciale il Porto di Pescara da diversi anni non è più interessato dai traffici commerciali a causa dei noti problemi di insabbiamento dovuti alla sua difficile convivenza con la foce del fiume Pescara. Fortunatamente il Porto è dotato di un PRP che è stato concepito proprio per risolvere in modo definitivo queste problematiche.

Un denominatore comune di tutti i porti della AdSP-MAC, ad eccezione di quello "petrolifero" di Falconara, è costituito dalla presenza delle attività afferenti alla pesca ed al diporto nautico. Le attività connesse alla cantieristica navale si sviluppano in misura maggiore ad Ancona, anche se in misura minore, a Pesaro, dove è presente una cantieristica di eccellenza rivolta ai super-yachts, a San Benedetto del Tronto e ad Ortona. I porti di Pesaro, Ortona e Vasto, questi ultimi in misura maggiore rispetto al primo, svolgono anche un ruolo per le attività marittime di supporto per le piattaforme off-shore dell'Adriatico.

Per quanto riguarda la pesca, si evidenzia che essa fa parte sostanziale del tessuto socio-culturale di tutto il Mediterraneo contribuendo al carattere del suo regime alimentare (vedi rel. Strategia 2030 della G.F.C.M. - "General Fisheries Commission for the Mediterranean"); a scala nazionale è stata uno dei principali motori sociali ed economici delle nostre regioni creando mezzi di sussistenza essenziali nelle zone costiere e la base di quello che si riconosce come regime alimentare mediterraneo (da relazione "Strategia 2030 del C.F.P.M. per una pesca e una acquacoltura duraturi.....")

La pesca, non solo in Adriatico, è un'attività che viene presentata con numeri di complessa criticità tali da metterne in dubbio la possibile continuazione lineare.

I motivi di questa complessa criticità sono da imputarsi anche all'incapacità di tracciare, istituzionalmente e praticamente, in un "luogo centrale riconoscibile" una inevitabile trasformazione strutturale e un approccio culturale diverso in sintonia con un ecosistema, quello Adriatico, da riequilibrare.

Di fatto il Settore si percepisce in una condizione di evidente sofferenza sul piano sia di un risultato sociale, riferito alla dignità dei lavoratori addetti, sia di un risultato imprenditoriale riconducibile al semplice ma rappresentativo rapporto costi/benefici d'interesse tanto imprenditoriale quanto istituzionale.

Quello della pesca è infatti un settore complesso che sta vivendo forse la fine di un ciclo, riconducibile ad una storia basata su intuito, capacità ed abnegazione di operatori del settore che, lasciati a se stessi, hanno dato sostanza e carattere allo sviluppo dell'attività.

Per fare fronte a tali criticità, ed alle pesanti conseguenze sociali che ne derivano, è oggi necessario dare corso ad un nuovo ciclo che veda come protagoniste istituzioni in grado di porre in essere in tempo utile azioni tese ad evitare di ridurre il tema alla sola ricerca di risorse per ammortizzatori sociali.

Il Sistema Portuale del Medio Adriatico per propria collocazione geografica, criticità specifica in essere, opportunità e forza di "Sistema", è in grado di trattare il tema in maniera prioritaria con azioni riconoscibili e obiettivi di visibilità finalizzati ad attivare questo auspicabile nuovo ciclo compatibile con un rinnovato modello pesca.

Si ritiene in tal senso strategica la creazione di un polo di ricerca a carattere europeo, motore di strategie di grande visibilità riferite ai protocolli di organismi quali la GFCM, che consentano a Istituzioni, Associazioni, Mondo Imprenditoriale e Operatori di Settore di condividere l'interesse per l'investimento.

La formazione professionale per pescatori e operatori istituzionali, la realizzazione e sperimentazione di nuovi modelli di pesca con pescherecci e attrezzature di nuova generazione, la promulgazione di nuove e più efficaci norme di regolamentazione, lo sviluppo di filiere compatibili con un mercato in costante evoluzione, saranno parte significativa del progetto.

Il progetto è inoltre in linea con gli obiettivi strategici (D.E.F.) con particolari riferimento al "contribuire alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità dei sistemi socioeconomici".

Nell'ambito del Sistema portuale del MAC la componente del Sistema portuale potenzialmente più idonea alla istituzione del polo è il porto di San Benedetto del Tronto, in ragione sia della posizione geografica baricentrica non solo al Sistema stesso, sia alla possibile rifunzionalizzazione della nuova darsena in ampliamento a Nord del molo di sottoflutto, già contemplata dal vigente PRP contraddistinta anche da ampi spazi di banchina lungo tutti i fronti di ormeggio. Tale tematica sarà oggetto della revisione ed aggiornamento del suddetto PRP di San Benedetto in ragione dei necessari approfondimenti di carattere tecnico ed economico.

I porti che maggiormente soffrono dell'interazione e mutue interferenze con le adiacenti e/o retrostanti aree urbane sono quelli più storici di Ancona e Pesaro nonché quelli di San Benedetto del Tronto e Pescara mentre quelli di Ortona e di Vasto pur essendo integrati ed in sinergia con i rispettivi contesti comunali ne risultano fisicamente svincolati anche grazie alla posizione geografica ed in particolare il contesto orografico in cui sono insediati. Costituisce una singolarità il terminale petrolifero di Falconara Marittima, che comunque

ricade all'interno dello stesso Ambito Portuale del Porto di Ancona costituendone il margine nord-occidentale, ma essendo da sempre a servizio della retrostante raffineria API risulta completamente disconnessa da qualsiasi insediamento ed attività urbana.

Dei sette porti della AdSP-MAC, solo quello di Ancona ha una significativa possibilità di sviluppo planimetrico conquistando prevalentemente spazi e terrapieni verso il mare ed eventualmente aumentando anche i fondali portuali qualora si volesse potenziare il traffico contenitori. Nell'ambito dell'interazione porto-città, uno dei problemi principali che Ancona deve risolvere è costituito dai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio specialmente quelli di tipo viario che in parte possono essere risolti razionalizzando gli spazi ferroviari esistenti, le aree a terra potenzialmente a disposizione del porto e spostando il baricentro del traffico traghetti verso ponente, per alleggerire dal punto di vista del traffico veicolare il centro storico della città.

Per quanto riguarda il Porto di Pesaro è difficile prevedere un sensibile sviluppo infrastrutturale marittimo dati i limitatissimi spazi a disposizione a terra, essendo il Porto completamente cinturato ad Est dalla città e ad Ovest dal Fiume Foglia. Anche possibili ampliamenti del porto verso il mare sono *condizionati* dalla presenza della foce del Foglia e dalle infrastrutture balneari che si trovano lungo la riviera di levante. Dati i limitati fondali di imboccatura del porto, che a mala pena raggiungono i -5,0 ÷ -6,0 m sul l.m.m. e che devono essere mantenuti mediante dragaggi, nonché la difficoltà oggettiva di adeguare in ampliamento gli esistenti attraversamenti urbani, di fatto il Porto non può aspirare ad ospitare traffici commerciali salvo un traffico passeggeri con imbarcazioni a pescaggio contenuto e quindi comunque modesto per numeri di utenza e rotte di destinazione. Questo traffico passeggeri è comunque pienamente funzionale ed in sinergia con la vocazione turistico-balneare della città e collocandosi nella darsena commerciale deve essere valorizzato assicurandone uno sviluppo e miglioramento funzionale anche tramite un riassetto planimetrico delle attuali opere foranee del porto finalizzate alla gestione in aree di colmata dei materiali di dragaggio già in fase di programmazione come ATF dell'attuale assetto del porto.

Per San Benedetto del Tronto lo sviluppo del Porto verso Nord assentito nel vigente PRP può essere confermato nello schema planimetrico del DPSS ma rimodulato con la previsione di fondali all'imboccatura e nella nuova darsena solo leggermente superiori a quelli attuali; comunque funzionali quindi ad un aumento dell'operatività marittima del porto, ed alla realizzazione della nuova darsena da destinare in particolare, come consentito dal PRP e come negli intendimenti del Comune:

- ad un Polo di ricerca e formazione nel campo della biologia marina e della pesca sostenibile dedicato alla formazione professionale per pescatori e operatori istituzionali, alla realizzazione e sperimentazione di nuovi modelli di pesca con pescherecci e attrezzature di nuova generazione, alla individuazione ed applicazione di nuove e più efficaci norme di regolamentazione, allo sviluppo di filiere;
- a fronti di ormeggio e cantieristica nautica per grandi navi da diporto.

Ciò nell'ottica di continuare l'ormai consolidata tradizione marinara sambenedettese potenziando le infrastrutture dedicate allo sviluppo delle attività della pesca sostenibile, della cantieristica navale e della nautica diportistica ; evitando di dedicare particolari risorse allo sviluppo di un traffico marittimo di tipo commerciale che sarebbe difficilmente conseguibile anche dal punto di vista ambientale tenuto conto: (i) della pratica impossibilità di migliorare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario per sostenere un traffico commerciale, se non con costi molto elevati,; (ii) della naturale vocazione turistica-balneare della Città e della riviera di costa sabbiosa sulla quale sorge (iii) dell'importanza socio-economica e della antica tradizione del comparto della pesca.

Per quanto riguarda Pescara, il possibile sviluppo infrastrutturale e la zonizzazione delle destinazioni d'uso del porto è ben disegnato dal PRP vigente ⁽⁵⁷⁾ la cui attuazione consentirebbe di risolvere in via definitiva il difficile rapporto di convivenza tra il porto e il Fiume Pescara, fornendo una soluzione completa ai problemi di sedimentazione del porto commerciale, della qualità delle acque marino costiere e restituendo a Pescara un ruolo nel traffico commerciale nel campo dei traffici Ro-Pax e Crociere e quindi di lavorare in modo complementare con Ortona inserendosi nei corridoi delle Autostrade del Mare.

Sempre in relazione a Pescara, recentemente l'Amministrazione Comunale ha manifestato il desiderio di non attuare il nuovo assetto infrastrutturale previsto dal PRP vigente, ovvero realizzare una nuova darsena per le attività pescherecce ad Ovest della nuova foce fluviale, ritenendo che la flotta peschereccia possa continuare ad ormeggiare all'interno del fiume anche dopo il completamento di tutti gli interventi di deviazione del suo tratto terminale come previsto dal PRP vigente.

La ragioni di questa richiesta sono essenzialmente riconducibili a:

- riduzione di circa il 20% del numero di barche da pesca registrate a Pescara in epoca recente. Infatti attualmente il numero di barche da pesca a Pescara non raggiunge le ottanta unità, mentre nel decennio precedente, quando venne redatto il PRP vigente, il numero delle stesse unità era di circa cento;
- prevedibile tendenza ad una ulteriore riduzione delle unità costituenti la flotta da pesca di Pescara, aspetto peraltro individuato per tutto l'Adriatico anche dal presente DPSS nel quale si prevede al più il mantenimento della vocazione peschereccia dei porti dell'AdSP-MAC con una eventuale riconversione di tipo qualitativo delle imbarcazioni da pesca, ad esempio da imbarcazioni da pesca a pesca/turismo.

Rispetto a tale motivata richiesta che a parere degli scriventi risulta condivisibile dal punto di vista della ottimizzazione delle risorse pubbliche, appare tuttavia indispensabile redigere una variante al PRP vigente in quanto si vengono a modificare in modo sostanziale le funzioni di alcune aree portuali non risolvibili dal punto di vista della pianificazione portuale con la semplice proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale. Nell'ambito della variante si dovranno analizzare e risolvere almeno le seguenti problematiche tecniche, peraltro evidenziate e ribadite dalla Capitaneria di Porto di Pescara nelle fasi di sviluppo e condivisione degli obiettivi del DPSS:

- a) sicurezza alla navigazione inerenti l'eventuale utilizzo da parte dei pescherecci, specialmente di quelli di maggiori dimensioni, del nuovo tratto di sbocco a mare del Fiume Pescara;
- b) problemi di sedimentazione e di relativa manutenzione dei fondali (dragaggi) del fiume e in particolare del bacino di espansione esistente dell'attuale Porto Canale dove, secondo quanto ipotizzato dal Comune, dovrebbero continuare ad ormeggiare i pescherecci;
- c) l'esondazione delle banchine spondali in occasione degli eventi di piena del fiume Pescara nella zona che dovrebbe essere adibita alle attività portuali dedicate alla pesca;
- d) possibili interferenze tra le attività di pesca con quelle commerciali (traghetti e crociere) del Porto;
- e) la sostanziale riduzione delle vasche di colmata attualmente previste per il porto nella zona dove il PRP vigente prevede la realizzazione del nuovo Porto da Pesca, con conseguente riduzione delle volumetrie disponibili per la destinazione dei materiali di dragaggio;
- f) sostanziale drastica ridefinizione dell'ambito portuale con conseguente penalizzazione degli scenari

⁵⁷ Redatto dal Comune di Pescara (2008), adottato dalla Capitaneria di Porto di Pescara con Decreto 167/2014 ed approvato dalla Regione Abruzzo con verbale 80/2 nella seduta di Consiglio del 15/11/2016 previa Delibera di G.R. n.678 del 25/10/2016

di sviluppo portuale sino anche alla possibile declassificazione e cancellazione dai porti della AdSP.

A tal riguardo si evidenzia che le problematiche tecniche di cui ai precedenti punti a), b), c) e d) sono state risolte dal PRP vigente eliminando completamente la funzione portuale dal tratto terminale del fiume Pescara che invece la proposta del Comune vorrebbe introdurre nuovamente almeno per quanto riguarda le attività pescherecce.

Per quanto riguarda Ortona, oltre a perseguire nel breve termine la realizzazione del prolungamento della diga Sud, *completando così le opere foranee delineate dal vigente PRP che risale al 1969*, è più che opportuno approvare, apportando eventuali aggiornamenti, la proposta di PRP del 2010. *La ormai prossima realizzazione della diga Sud darà un importante contributo per contenere gli attuali problemi di sedimentazione della sua imboccatura e del bacino portuale. L'eventuale approvazione e/o aggiornamento della proposta di PRP del 2010, che sostanzialmente ridisegna il porto interno che gode di una superficie di specchi acquei superiore a 100 ettari, potrebbe consentire di realizzare in primo luogo i terrapieni previsti che sarebbero funzionali ad accogliere non solo il materiale di dragaggio proveniente dai fondali portuali, ma anche da altri porti del sistema portuale tra cui in particolare quelli che occorre *dragare a Pescara per deviare il Fiume e porre così fine ai dragaggi che oggi sono necessari per garantire l'efficienza della foce fluviale e quindi migliorare le condizioni di deflusso delle piene fluviali.** Dal punto di vista dell'interazione porto-città, il Porto di Ortona gode del vantaggio di essere fisicamente separato dalla città per ragioni altimetriche, poiché la città di Ortona si sviluppa su un pianoro posto ad una quota più elevata rispetto al porto (circa + 70,0 m) il quale consente sia di avere una vista magnifica sul porto, sia di separare la città dal porto. L'attuazione delle previsioni di sviluppo infrastrutturale previste dalla proposta di PRP del 2010 consentirebbe ad Ortona di inserirsi in sinergia con il Porto di Vasto, il cui PRP è stato approvato dalla Regione Abruzzo nel 2014, come "porti chiave" del trasporto intermodale trasversale delle Autostrade del Mare. *Infatti l'asse autostradale A24 "Roma-Pescara" assicura un ottimo collegamento terrestre con il Porto di Civitavecchia a sua volta ben collegato con numerosi porti del Mediterraneo Occidentale consentendo di completare il collegamento Spagna-Italia-paesi balcanici.* In particolare il porto di Ortona costituisce già per il sistema portuale nazionale un ulteriore nodo del trasporto intermodale per i collegamenti della rete TEN-T della comunità europea dai paesi del mare baltico lungo l'asse principale dell'Adriatico.

Infine, si ribadisce come obiettivo generale e comune a tutti i porti del sistema quello riconducibile alle problematiche di smaltimento del materiale di dragaggio dai fondali portuali. A tal riguardo è sicuramente necessario evitare che i sedimenti dei fondali portuali possano essere contaminati da agenti inquinanti rendendo impossibile riutilizzare lo stesso materiale proveniente dalle operazioni di dragaggio per il ripascimento costiero e/o per la formazione di terrapieni portuali (colmate) od eventualmente anche per il conferimento al largo dei volumi dragati, che comunque devono essere inquadrati come interventi positivi perché seppure contraddistinti da una frazione prevalente di limi/argille contribuiscono alla stabilizzazione della piattaforma continentale. Volendo perseguire questi scenari di gestione dei sedimenti che rispondono ai moderni indirizzi e principi di sviluppo sostenibile è necessario curare prioritariamente la qualità delle acque portuali di tutti i porti della AdSP-MAC evitando sia il ristagno delle acque, sia il versamento negli specchi d'acqua portuali delle acque di drenaggio non depurate.

6.1 Punti di forza e di debolezza del Sistema Portuale della AdSP-MAC

In sintesi, il sistema portuale presenta potenzialmente **due punti di forza nel settore delle “Autostrade del Mare”** in relazione ai due corridoi intermodali:

- quello longitudinale rispetto al Mare Adriatico, che include anche lo Ionio e il Mediterraneo Orientale e in particolare la Grecia;
- quello trasversale, misto mare-terra, che collega la penisola Iberica con i Balcani - detto anche corridoio 5 bis - secondo due direttrici che si appoggiano in Italia Centrale sul Porto di Civitavecchia, ben collegato da tempo con la penisola Iberica, e sui Porti di Ancona e di Ortona che attualmente sono dotati di un buon collegamento stradale con il polo di Civitavecchia-Roma⁵⁸. Per quanto riguarda il corridoio trasversale sono in fase di miglioramento: il collegamento ferroviario tra Roma e Ancona; i collegamenti stradali tra Toscana, Umbria e Marche, dato lo sviluppo sia del “Quadrilatero Marche-Umbria”, sia della Strada Europea E78 che collegherà Grosseto con Fano. Tali collegamenti consentiranno di migliorare quelli di Ancona con i principali porti della Toscana.

Il collegamento stradale con Civitavecchia e Roma, soprattutto per i porti di Pescara e Ortona (distanti rispettivamente 200 e 230 km da Roma), è garantito dall’autostrada A24 (Roma-Teramo) e A25 (Torano-Pescara) gestito dalla Strada Dei Parchi SpA che attualmente presenta un carico di traffico, espresso in veicoli/ora o in veicoli/anno, tra i più contenuti a livello nazionale, è in grado di sostenere un forte incremento dei flussi veicolari. Questa affermazione non può essere replicata per la A14 e, rispetto ad essa, il corridoio longitudinale delle Autostrade del Mare Adriatico deve poter fornire una valida alternativa e a tal scopo il Sistema Portuale del MAC per la sua posizione e articolazione geografica ha un ruolo primario. Si evidenzia in questa sede che lo sviluppo dei traffici Ro-Ro e Ro-Pax dei porti di Pescara e di Ortona per i collegamenti con le coste balcaniche e la Grecia potrebbe consentire una valida alternativa per il bacino di utenza di Roma e più in generale del Lazio contenendone il percorso stradale al massimo a 230 km rispetto a Bari (430 km da Roma) o addirittura Brindisi (540 km da Roma). Peraltro, un ulteriore punto di forza dei collegamenti stradali tra Roma e i porti di Pescara e di Ortona è costituito rispettivamente dall’asse attrezzato Chieti-Pescara (allacciato alla A25) e dallo svincolo autostradale di Ortona della A14 che consentono di evitare completamente le viabilità urbane.

Un **ulteriore punto di forza** dei due principali porti commerciali di Ancona e di Ortona riguarda il fatto che ambedue i porti sono serviti direttamente dalla rete ferroviaria della linea Adriatica.

Ulteriori punti di forza del Sistema Portuale possono essere individuati dalla **presenza di una cospicua flotta da pesca e del diporto nautico**, afferenti a tutti i porti del Sistema ad eccezione del Porto di Falconara Marittima; tali cluster marittimi, ai quali si affianca quasi sempre la cantieristica navale per il diporto nautico che per il Porto di Pesaro riguarda anche i super-yachts e la pesca, svolgono un ruolo molto importante per le economie locali dei singoli porti che essendo distribuiti lungo la fascia del centro Adriatico sono a servizio di un ambito territoriale che riguarda non solo la Regione Marche e Abruzzo ma anche l’Umbria ed il contesto provinciale di Rieti (Lazio).

⁵⁸ De Girolamo, Noli, Borgia, Barile e Marinacci “Un corridoio Civitavecchia-Pescara-Ortona per il traffico merci: approccio metodologico e considerazioni preliminari”, Ingegneria Ferroviaria, giugno 2011.

Infine, ulteriori punti di forza del sistema sono riconducibili alla presenza di contesti territoriali spesso connotati da elevata capacità di attrattiva turistica, interrelati in termini economici e sociali alle piastre portuali, oltre che alla prossimità di tessuti urbani dotati di servizi e strutture di supporto già connotati per i flussi portuali di persone e merci.

I **principali punti di debolezza** del sistema portuale riguardano:

- i problemi di interrimento delle aree portuali per esigenze sia “strutturali”, ovvero la necessità di aumentare i fondali per scopi navigazionali, sia “manutentive”. Le problematiche di riduzione dei pescaggi per interrimento dei fondali originano dal fatto che tutti i porti di competenza dell’AdSP-MAC sono realizzati lungo litorali sabbiosi caratterizzati dalla presenza di un sensibile trasporto solido litoraneo, in alcuni casi aggravato anche dagli apporti solidi di origine fluviale, come nel caso dei porti di Pescara e Pesaro;
- i problemi di smaltimento del materiale dragato delle aree portuali che, nella maggior parte dei casi, contiene rilevanti frazioni fini che possono risultare inquinate con elevati “costi” tecnici ed ambientali di gestione che spesso rendono lo stesso materiale in gran parte non idoneo per il ripascimento costiero o per un suo utilizzo antropico. Tale problematica è peraltro acuita dall’elevato pregio ambientale e dalla rilevanza socio-economica dei litorali sabbiosi su cui ricadono i porti. Questi problemi riguardano in particolare i porti di Pescara e Ortona e in via secondaria quelli di Ancona, Pesaro e San Benedetto del Tronto;
- *Livelli di qualità ambientale e di sicurezza alla navigazione e stazionamento all’ormeggio all’interno dei porti non sempre compatibili con la necessità di massimizzare l’uso di banchine e specchi d’acqua.*
- mancanza di una ripartizione razionale delle tipologie di traffico movimentate rende necessaria l’individuazione delle vocazioni naturali degli stessi porti per aumentarne la sicurezza e ridurre i rischi ambientali. Si cita ad esempio la movimentazione di merci pericolose (prodotti petroliferi) che riguardano potenzialmente anche i porti di Pesaro e Pescara dove il rischio ambientale connesso a questa tipologia di traffici non è compatibile con la vocazione e sicurezza degli stessi porti. Un ulteriore esempio è costituito dal traffico crociere che potrebbe trovare una collocazione ottimale oltre che ad Ancona anche a Pescara completando l’offerta dell’AdSP;
- mancanza dei collegamenti stradali relativi al cosiddetto “ultimo miglio” che possono condizionare l’efficienza del Sistema Portuale. Questa situazione riguarda, in particolar modo, il porto di Ancona dove la definizione di questo tipo di collegamenti risulta di fondamentale importanza per la stessa città di Ancona dal punto di vista del traffico urbano e dunque delle implicazioni legate all’impatto ambientale. Tale criticità è anche inserita nel PGTL allegato nel DEF-2017.
- rapporto porto – città che non si esplica al meglio per la mancanza di spazi a mare e a terra adeguati per garantire una più performante coesistenza tra l’infrastruttura portuale ed il contesto urbano.

Coerentemente a quanto disposto dal nuovo assetto normativo per il riordino della portualità nazionale (Art. 5 della Legge 84/94, come modificato dalla legge n. 156 del 09.11.2021 ed entrato in vigore il 10.11.2021) la soluzione di queste criticità deve essere delineata a livello di Sistema dal DPSS, che definisce gli obiettivi di sviluppo dell’AdSP, e dovrà trovare compimento a livello Locale nei Piani Regolatori Portuali – PRP- dei singoli porti.

Sulla base di quanto sopra riportato nel paragrafo seguente sono riepilogati i principali obiettivi da perseguire secondo una strategia di sviluppo sostenibile del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale nel suo complesso, declinando in specifici sottoparagrafi gli obiettivi cui fare riferimento, per ciascuno dei porti che

compongono questo sistema portuale, nelle attività di dettaglio della pianificazione ed attuazione delle scelte strategiche da adottare ad iniziare dalla delimitazione geografica degli ambiti territoriali di pertinenza e della suddivisione in aree portuali retroportuali ed interfaccia porto-città illustrati nel capitolo seguente.

6.2 Obiettivi di Sviluppo sostenibile del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

La strategia di sviluppo del Sistema Portuale scaturisce dagli obiettivi di crescita dello stesso e dal complesso di azioni/interventi necessari affinché ciascuna struttura portuale assuma il ruolo previsto nella rete del Sistema Portuale.

In particolare, gli obiettivi di sviluppo del Sistema Portuale devono essere rivolti a potenziare i punti di forza del Sistema e a minimizzare i punti di debolezza nel contesto del principio della sostenibilità ambientale e socio-economica.

In sintesi, quindi si ritiene necessario indicare che i punti di forza del Sistema Portuale e quindi gli obiettivi di sviluppo siano i seguenti:

- a) l'affiancamento al porto di Ancona, nodo "core" nella rete globale Ten-T europea (per gli scenari di attuazione al 2030 dei corridoi Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo), quale nodo "comprehensive" (per gli scenari al 2050) il porto di Ortona anche nella previsione di contemplare ed integrare in tal senso pure quello di Vasto;
- b) la manutenzione ed il potenziamento delle infrastrutture portuali, in sinergia anche con l'attuazione dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio (viario e ferroviario), per contribuire all'evoluzione delle "Autostrade del Mare" lungo i due corridoi intermodali longitudinale e trasversale afferenti al Mare Adriatico assumendo il ruolo di "polo marittimo" di riferimento nella Macroregione Adriatico-Ionica per i collegamenti tra l'Europa continentale ed il Mediterraneo orientale;
- c) la riduzione degli scenari di rischio potenziale associati ai traffici dei prodotti petroliferi eliminandoli dai porti che ricadono all'interno di centri urbani anche attraverso la ricollocazione e potenziamento di queste tipologie di traffici su porti di sistema più idonei per collocazione geografica;
- d) il mantenimento e sviluppo della vocazione turistica di ciascun porto che eventualmente potrà prevedere anche un potenziamento che risulti però compatibile dal punto di vista ambientale con particolare riguardo ai problemi di sedimentazione delle imboccature portuali e di impatto morfologico con le coste adiacenti;
- e) il mantenimento e sviluppo della vocazione peschereccia di ciascun porto prevedendo, se necessario, la conversione di parte delle attività da pesca in pesca/turismo;
- f) il mantenimento e l'eventuale sostegno e sviluppo delle attività cantieristiche per la nautica da diporto anche in relazione ai porti minori;
- g) il miglioramento della qualità delle acque portuali finalizzato a:
 - prevenire la confluenza ed immissione di acque reflue negli specchi d'acqua portuali e comunque ridurre l'impatto diretto delle acque portuali sulle acque marine e di conseguenza la dispersione lungo i bassi fondali della fascia litoranea limitrofa in particolare quella posta sottoflutto;
 - evitare che i sedimenti portuali possano essere contaminati dalle acque reflue confluenti negli specchi d'acqua portuali in modo tale da consentire la gestione dei sedimenti di dragaggio portuali i quali a regime dovranno essere utilizzati in via prioritaria per il ripascimento costiero e in via subordinata, ovvero quando le caratteristiche granulometriche non lo consentano, al loro diretto versamento a mare su profondità superiori rispetto a quelle che delimitano verso il

largo la “fascia attiva” al fine di mantenere la stabilità della piattaforma continentale nel rispetto di quanto previsto dal DM 173/2016 e dal DM 172/2016 per il porto di Falconara Marittima;

- h) dotare tutti i porti di vasche di colmata e/o di sistemi di trattamento dei materiali di dragaggio finalizzati ad accogliere o a trattare i sedimenti che per il loro carico inquinante non possono essere utilizzati né per il ripascimento costiero, né per il loro versamento a mare. Le vasche di colmata e i sistemi di trattamento dei sedimenti dovranno essere posti al servizio di tutti i porti afferenti all’ AdSP;
- i) dragaggi portuali in senso lato ovvero programmazione delle esigenze di approfondimento e/o ripristino dei fondali portuali in funzione dei requisiti di funzionalità e previsioni di sviluppo delle diverse tipologie e dimensioni dei traffici portuali contemplandone la gestione dei sedimenti dragati, anche secondo principi di economia circolare;
- j) promuovere processi di valorizzazione del rapporto Città-Porto, quale potenziale, imprescindibile, fattore di crescita del territorio dal punto di vista economico, occupazionale e sociale. Tale valorizzazione si concretizza promuovendo e concordando processi di integrazione tra le aree retroportuali e di interazione porto-città contemplando quindi anche l’individuazione di aree ricadenti nella circoscrizione territoriale dell’Autorità di Sistema Portuale da demandare alla competenza pianificatoria di comune/regione (aree di interazione porto – città) e, in corrispondenza delle aree retroportuali a diretto contatto con quelle urbane, nella definizione di affacci urbani e aree di margine da rigenerare, coniugando le esigenze di sviluppo di porto e città. *La valorizzazione del rapporto Città-Porto viene perseguita anche attraverso la pianificazione dell’attuazione e gestione delle opere portuali che non metta a rischio un patrimonio culturale consolidato e tanto meno la qualità ambientale; in quest’ottica le vasche di colmata (opere di prima necessità per la gestione dei fondali portuali ai fini della funzionalità e sicurezza della navigazione) possono rappresentare un elemento di criticità, anche sul piano del confronto dialettico, se non messe a sistema in un programma riconoscibile anche nel medio termine che contempli una gestione sinergica “a sistema” trattando anche la preventiva e/o contestuale e/o conseguente esecuzione delle restanti opere.*

Gli obiettivi a lungo termine (2030-2050) di cui al punto a) “nodi della rete TEN-T” riguardano in via prioritaria i porti di Ancona (porto “core”) e di Ortona (porto “comprehensive”) e in via subordinata quelli di Pescara, limitatamente al traffico crociere e ro-pax, e quello di Vasto. Per quest’ultimo non essendo ancora stato completato il trasferimento del quadro conoscitivo dalla Regione Abruzzo alla AdSP-MAC potrà essere contestualizzato in tal senso necessariamente solo nell’ambito dei successivi aggiornamenti del DPSS.

L’obiettivo di cui al punto b) “collegamenti di ultimo miglio” riguarda tutti i porti di sistema ad eccezione dei porti di Pesaro, Falconara Marittima e San Benedetto del Tronto.

Gli obiettivi di cui ai punti c) “attenuazione degli scenari di rischio”, d) “vocazione turistica”, e) “attività peschereccia”, f) “cantieristica nautica” e g) “qualità delle acque portuali”, si applicano sostanzialmente a tutti i porti della AdSP-MAC tenendo conto dei dati oggettivi forniti dalla Valutazione di Rischio d’Area condotta nell’ambito della redazione del DPSS e che, sulla base dei RISP già elaborati e disponibili per ciascun porto della AdSP-MAC, hanno portato alla redazione di specifici elaborati allegati al DPSS cui si rimanda per i dettagli.

Per quanto riguarda il punto h) “vasche di colmata” risulta inoltre necessario pianificare l’attuazione e completamento non solo delle vasche di colmata già contemplate dai vigenti PRP ma anche la gestione di

quelle già esistenti ed in particolare di quelle che sono state utilizzate oltre le capacità consentite pregiudicando in tal modo le destinazioni d'uso originali degli ambiti portuali dove sono state collocate. Ciò risulta impellente in particolare per il Porto di Pescara in particolare per il terrapieno del Molo di Levante del Porto commerciale.

Sempre in relazione al suddetto punto h), che ovviamente è strettamente correlato al successivo punto i) "dragaggi portuali", si evidenzia che:

- per il Porto di Pesaro è in previsione la realizzazione di una vasca di colmata da collocare ad Ovest dell'imboccatura portuale;
- per il Porto di San Benedetto l'espansione verso Nord del Porto prevista dal PRP vigente è finalizzata anche a ricavare alcune vasche di colmata;
- per il Porto di Ortona le rettifiche dell'attuale banchina di riva e la risagomatura della diga nord previste dal vigente PRP si possono inquadrare comunque come colmate ove conferire il materiale di dragaggio; ma in particolare i nuovi terrapieni previsti dalla proposta di PRP delineata nel 2010 dal Comune di Ortona su mandato della Regione Abruzzo consentirebbero di ricavare vasche di colmata in grado di accogliere ingenti quantitativi di materiale di dragaggio (superiore al milione di metri cubi). Tale capienza potrebbe in parte essere funzionale anche per ospitare materiale dragato dagli altri porti dell'AdSP-MAC;
- per il Porto di Pescara, sulla base del vigente PRP, oltre alle capienze disponibili per l'attuazione delle nuove banchine nord e ovest del porto commerciale e della nuova darsena posta in sinistra idraulica del fiume Pescara, si potrebbe ricavare una nuova vasca di colmata espandendo verso Est il terrapieno a servizio del molo di Levante da esaminare nel dettaglio nell'ambito di una revisione in variante del suddetto PRP.

L'obiettivo i) "dragaggi portuali" riguarda tutti i porti di sistema anche se con esigenze e problematiche diverse per tipologia e quantità degli interventi di escavazione dei fondali portuali e quindi si ritiene opportuno delineare una strategia comune per la gestione dei materiali dragati che altrimenti potrebbe condizionare e addirittura precludere l'intervento di dragaggio a se stante. Questo obiettivo è in qualche misura interconnesso con l'obiettivo h) ed il suo mancato perseguimento potrebbe compromettere gli obiettivi a) e b) ovvero i principali elementi di sviluppo socio-economico dell'intero sistema portuale. Pertanto per assicurare il perseguimento dell'obiettivo i) si ritiene necessario contemplare e programmare preventivamente tutti gli scenari di gestione dei sedimenti dragati previsti dal DM 173/2016 tali che sostenibilità per caratteristiche di compatibilità ambientale e capacità possano soddisfare le esigenze esistenti e future di approfondimento e manutenzione dei fondali portuali. A tal scopo sarà prioritario individuare e sottoporre alla approvazione della Regione Marche e della Regione Abruzzo, idonei siti di versamento al largo (oltre le 3 miglia nautiche) oltre che possibili sinergie per il riutilizzo dei sedimenti dragati per interventi di riqualificazione e salvaguardia dei litorali (ripascimenti emersi e/o sommersi e ripristini delle fasce litoranee in senso lato).

L'ultimo punto j) "rapporto porto-città" attraverso processi di integrazione e riqualificazione, costituisce un imprescindibile obiettivo primario soprattutto per tutti i "porti cittadini", non solo per i più "storici" come quelli di Ancona e Pesaro anche per i più recenti come quelli di San Benedetto del Tronto e Pescara che da sempre hanno costituito un elemento di aggregazione e sviluppo socio-economico.

La strategia generale per il perseguimento degli obiettivi di sviluppo elencati nei punti precedenti, espressa dal DPSS troverà poi applicazione specifica nei PRP dei singoli porti rispetto ai quali si procederà preliminarmente con un'analisi critica dei PRP vigenti o in fase di approvazione, orientata a valutare se tali strumenti di programmazione/pianificazione siano in grado di rispondere alle criticità evidenziate oppure dovranno essere oggetto di Adeguamento Tecnico Funzionale o di Varianti Stralcio o addirittura alla redazione di un Nuovo Piano Regolatore Portuale.

A tal scopo come linea di indirizzo, per il perseguimento degli obiettivi delineati dal DPSS con le successive attività di programmazione e pianificazione si riporta nella seguente ... lo schema di classificazione dei possibili scenari di modifica dei PRP vigenti.

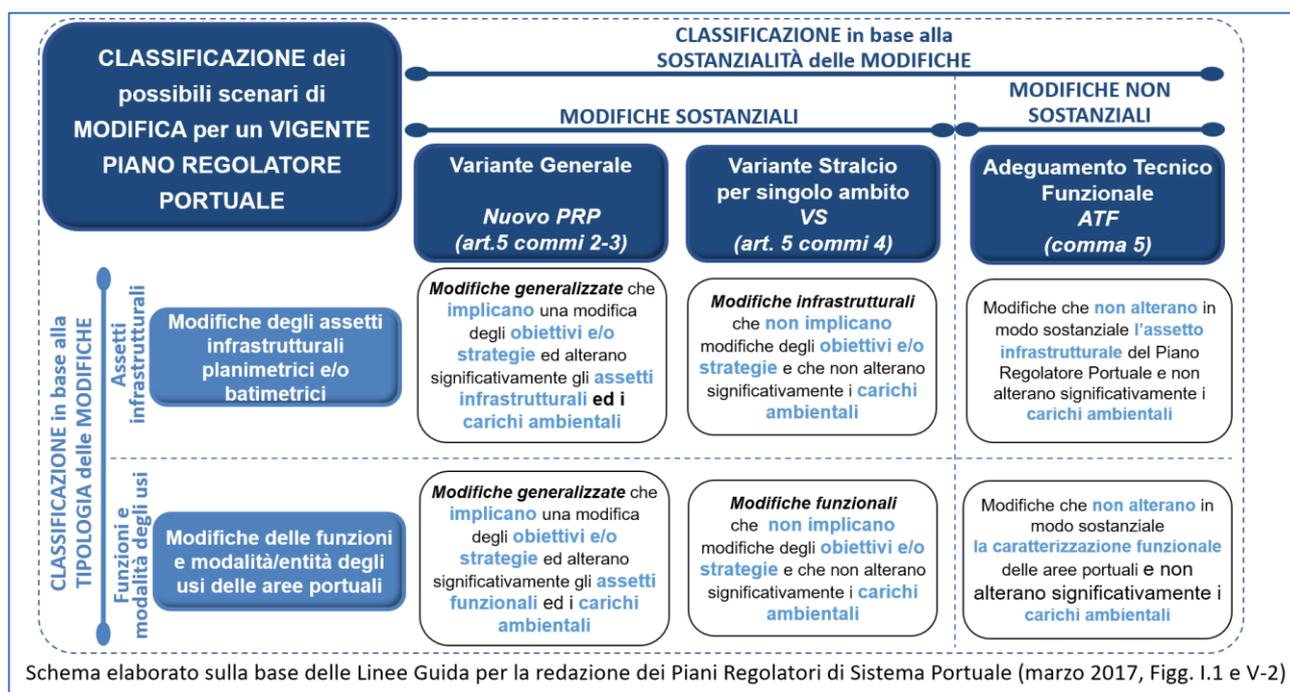


Figura 6-1. Possibili scenari di "modifiche" di un PRP in funzione della loro sostanzialità e tipologia

Con riferimento al complesso degli obiettivi di sviluppo che il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale intende perseguire nel rispetto dei recenti indirizzi e strategie di sostenibilità economica, sociale ed ambientale, nei paragrafi seguenti sono illustrati quelli specificatamente individuati per ciascuno degli ambiti portuali. A tal riguardo si è fatto riferimento anche alle specifiche tematiche che l'AdSP-MAC ha già declinato, definendone anche una gerarchia di priorità tenendo conto e correlando anche gli spunti forniti dagli stakeholders esterni e che sono state illustrate nel documento di Bilancio di Sostenibilità (settembre 2022).

6.2.1 Obiettivi di sviluppo per i Porti di Ancona e Falconara Marittima

Nei punti seguenti vengono declinati i principali obiettivi di sviluppo individuati e declinati ovviamente distinguendo il porto di Ancona da quello di Falconara Marittima.

OBIETTIVI DI SVILUPPO PER IL PORTO DI ANCONA

La strategia di sviluppo dei porti di Ancona e Falconara Marittima restituisce la visione del futuro degli stessi, infrastrutture ad "alta capacità", in grado di reagire alle sollecitazioni dei sistemi di trasporto e della logistica

in maniera adattiva nei confronti delle dotazioni infrastrutturali, commerciali, produttive e turistiche. Infatti, riconoscendo il porto come struttura spaziale connotata dall'alta autonomia amministrativa e di gestione e articolata al suo interno in sotto ambiti sia in ragione della storia di formazione della stessa, che delle caratteristiche infrastrutturali che, non ultimo, della contiguità con la città, riconducono gli obiettivi di sviluppo specifici ai sotto ambiti di riferimento così da prefigurare una struttura ragionata di attività "territorializzate" capaci di guidare le scelte pianificatorie del futuro piano regolatore portuale.

Nei punti seguenti vengono declinati i principali obiettivi di sviluppo individuati per il porto di Ancona ed i relativi sotto ambiti di azione. Per quanto riguarda l'ambito portuale di Falconara Marittima essendo attualmente dedicato ai traffici marittimi a servizio della retrostante raffineria per olii combustibili, in questa fase si evidenzia che comunque nella gestione e sviluppo delle relative attività portuali si dovrà assicurare non solo la sicurezza alla navigazione ma anche il perseguimento delle misure di mitigazione dell'impatto ambientale e di tutela della salute umana che interessano anche lo stabilimento industriale retrostante cui è strettamente connesso. Qualora, successivamente, questo scalo marittimo oppure lo stabilimento cui è asservito dovessero subire modifiche, le attuali strutture portuali di Falconara dovranno essere adeguate alle nuove esigenze.

Obiettivo n.1: Miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione

Il perseguimento di questo obiettivo per il porto di Ancona comporta il completamento/potenziamento del sistema delle dighe di difesa così come indicato dal PRP vigente ma, anche, la rivalutazione del sistema dei moli e delle dighe di protezione alle darsene più interne che, in alcuni casi, rendono difficoltoso l'accesso delle unità navali e nautiche alle stesse.

Questo obiettivo alla rientra tra quelli afferenti alle sfere "economica" di cui al Bilancio della Sostenibilità citato.

Sotto Ambito di azione: Area Fincantieri, Porto Storico, Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico.

Obiettivo n.2: Approfondimento/Ripristino dei fondali e gestione dei sedimenti dragati

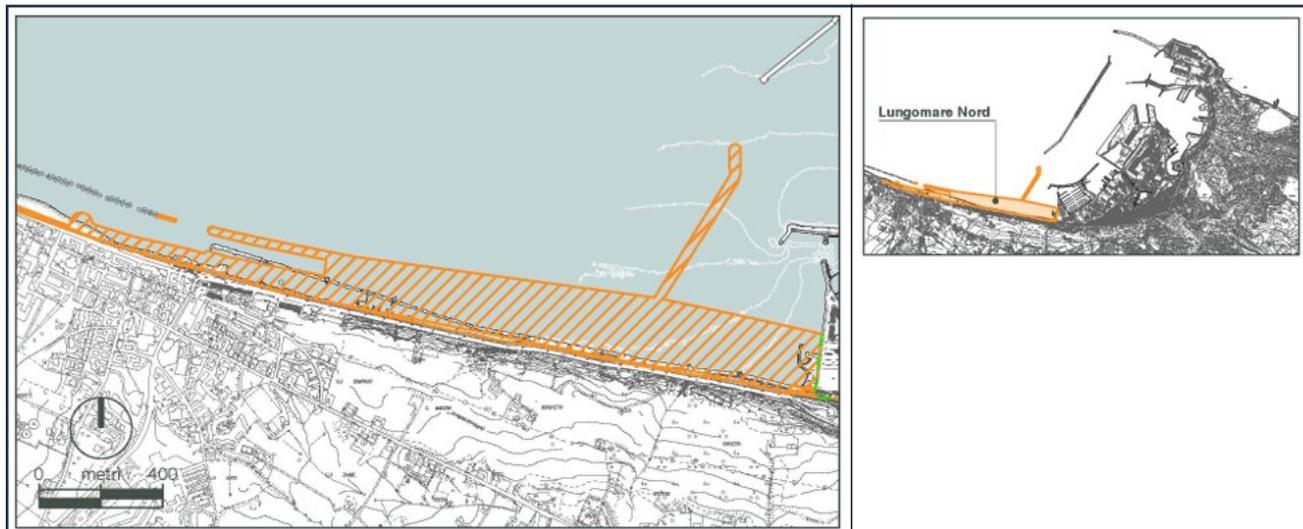
Ulteriore azione da compiere riguarda l'approfondimento e/o manutenzione dei fondali del porto di Ancona secondo quanto riportato nel PRP vigente e nella valutazione della opportunità/possibilità di contemplare quote di fondale maggiori o di perseguimento e manutenzione di quelle attualmente esistenti/previste. In particolare, allo stato attuale risultano prioritari gli approfondimenti dei fondali delle banchine commerciali del molo sud e della nuova darsena (banchina 19-25). Il perseguimento di questo obiettivo risponde all'esigenza di accogliere naviglio di maggiori dimensioni tenendo comunque conto delle caratteristiche costruttive e strutturali delle banchine esistenti o di quelle da realizzarsi. Tale valutazione non potrà tuttavia prescindere da considerazioni in merito alla gestione dei sedimenti dragati, di per sé difficoltosa per tutti i porti del Sistema, in ragione della scarsa disponibilità di aree da destinare a strutture di confinamento dei materiali dragati. Infatti, in funzione della qualità ambientale nonché delle caratteristiche prestazionali il materiale dragato potrebbe identificarsi come una "risorsa" oppure come un "rifiuto" richiedendo comunque strategie di gestione che contemplino diversi scenari alternativi da attuare e mutuare di volta in volta.

Questo obiettivo rientra tra quelli, di cui al Bilancio della Sostenibilità citato, afferenti principalmente alle sfere "economica" ed "ambientale" senza però escludere anche quella "sociale".

Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico, Area Mandracchio, Porto commerciale, Area Cantieri nautici, Porto turistico, Terminale petrolifero di Falconara Marittima).

Obiettivo n.3: Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri

Come si è detto, il posizionamento del porto di Ancona nelle Rete TEN – T quale porto “core” ubicato lungo la costa adriatica impone che lo stesso goda di collegamenti stradali e ferroviari tali da garantirne un adeguato livello di accessibilità da terra. In questa ottica, risulterà strategico il sostegno all’operazione “Lungomare Nord/Uscita Nord” (vedi immagine che segue) dalla quale dipendono, per l’appunto, il potenziamento dell’accessibilità stradale e ferroviaria da Nord – Ovest, con la trasformazione della linea ferrovia attuale in linea ad Alta velocità. Inoltre, al fine di garantire che i collegamenti terrestri siano adeguati alla condizione “core” del porto di Ancona, in seguito dovranno essere previsti ulteriori interventi di potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie.



Ipotesi di sviluppo dell’ambito portuale: Lungomare Nord/Uscita Nord

Inoltre, nell’ambito del Porto commerciale, dovrà essere favorita l’adozione di soluzioni intermodali ferro – mare per merci.

A scala locale, in particolare nel Porto storico e nella zona della Mole Vanvitelliana, in correlazione con la rivisitazione complessiva dell’assetto funzionale/operativo dell’infrastruttura di cui al seguito, sarà necessario procedere con il ripensamento del sistema viario portuale sia per migliorarne l’efficienza, riducendo il traffico, che per ridurre l’impatto ambientale sulla Città. Tale rivisitazione dovrà favorire il trasporto pubblico piuttosto che quello privato, favorire la mobilità sostenibile e dolce e comprendere la previsione di adeguate aree sosta, considerata la scarsa disponibilità di superfici a terra da destinare a ciò. Questo obiettivo rientra principalmente nella sfera “economica” di cui al Bilancio della Sostenibilità citato.

In accoglimento della Condizione di cui al Richiamo n.1 del Parere n. Prot. 0186449/2023 del 30/10/2023 del Comune di Ancona, in fase di elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Ancona saranno effettuati approfondimenti in merito alle azioni definite all’interno del PUMS Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Ancona che tratta anche delle strategie della città per la mobilità di accesso e servizio al porto, legate anche all’intermodalità. Sarà anche valutata, nell’ambito della revisione dell’assetto funzionale proposta dal nuovo Piano Regolatore Portuale, la possibilità di introdurre linea di trasporto pubblico ad alta capacità nel Porto storico, eventualmente integrata con percorsi pedo ciclabili, finalizzata a fornire risposta alla domanda di mobilità anche delle molteplici utenze portuali (lavoratori, passeggeri ro-pax e croceristi, diportisti, etc.).

Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico e Area Mandracchio; Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico).

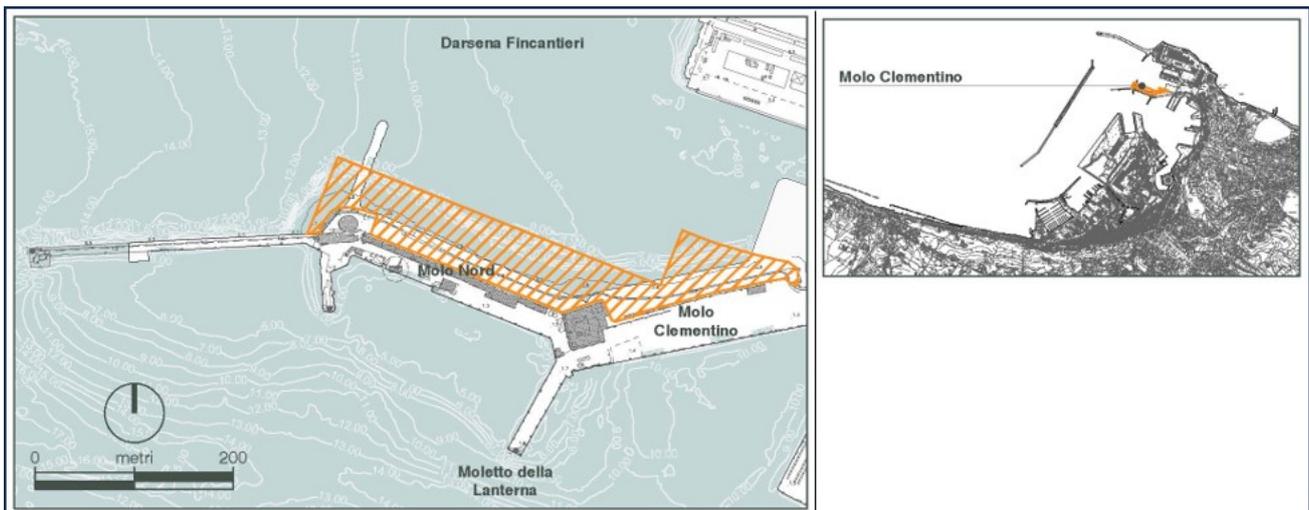
Obiettivo n. 4: Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra

Il potenziamento e la riorganizzazione delle infrastrutture a terra e a mare risultano necessari al fine di favorire lo sviluppo dei traffici portuali marittimi in crescita e delle attività produttive caratterizzanti il Porto di Ancona, la cantieristica e il diporto nautico.

In questa ottica risultano imprescindibili il completamento degli interventi in corso, il recupero di opere a mare e a terra sottoutilizzate/dismesse e, anche, l'introduzione di nuove opere a mare e a terra nel Porto commerciale che consentano una rivisitazione dell'assetto funzionale/operativo complessivo dell'infrastruttura.

Tra le iniziative in corso si cita il nuovo assetto planimetrico, schematizzato nella figura seguente, in luogo dell'attuale corpo scogliera esterno del Molo Clementino. Questo intervento infrastrutturale, inquadrato come Variante localizzata del PRP vigente ed in corso di approvazione, risulta strategico al fine di dotare l'infrastruttura portuale di un banchinamento di accosto dedicato per le navi da crociera anche di medie e grandi dimensioni *e/o mega yachts, comunque in sinergia e congruenti con interventi di recupero del waterfront anche inerenti le aree portuali e retroportuali.*

Nel prendere atto della Condizione di cui al Richiamo n.4 del Parere n. Prot. 0186449/2023 del 30/10/2023 del Comune di Ancona, si esprime l'attuale intendimento dell'Amministrazione Comunale "di interrompere l'iter di realizzazione della banchina delle grandi navi da crociera del Molo Clementino".



Ipotesi di adeguamento tecnico per riqualificazione infrastrutturale del Molo Clementino

Si ribadisce, tuttavia, che tale opera costituisce la migliore e più rapida risposta che il porto di Ancona, nella attuale configurazione e nell'attuale assetto funzionale, può offrire alla domanda di accosti per grandi navi da crociera da cui è interessato.

In accoglimento della Condizione di cui al Richiamo n. 5 del Parere n. Prot. 0186449/2023 del 30/10/2023 del Comune di Ancona, si rappresenta che lo sviluppo di accosti dedicati del traffico crocieristico nel porto di Ancona contemplerà l'adozione di soluzioni che tengano conto delle tematiche legate alla sostenibilità ambientale ed alla salute pubblica, di abbattimento delle emissioni in atmosfera e da rumore, prime fra tutti i sistemi di cold Ironing.

Considerato che il PRP vigente destina la Banchina rettilinea al traffico commerciale, la possibilità di collocare l'accosto per crociere presso tale Banchina in uno scenario di breve – medio termine e quella di riallocare lo

stesso presso la futura Penisola in uno scenario di medio – lungo termine saranno studiate nell’ambito della predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Ancona. In questa sede, infatti, sulla base delle prospettive di sviluppo di tutte le tipologie di traffico marittimo che interessano il porto Ancona, sarà definita la migliore destinazione d’uso degli accosti caratterizzanti la futura configurazione portuale, comprendente anche la Penisola di cui al seguito.

In termini più generali, considerate le caratteristiche fisiche del sito, ed in particolare la prossimità alla città, le nuove infrastrutture portuali dovranno essere realizzate, mantenendosi comunque all’interno delle attuali opere foranee del porto, ma con l’obiettivo di perseguire un “dislocamento” verso mare delle attività portuali migrando quindi dalle attuali aree portuali, più prossime al retrostante contesto cittadino.

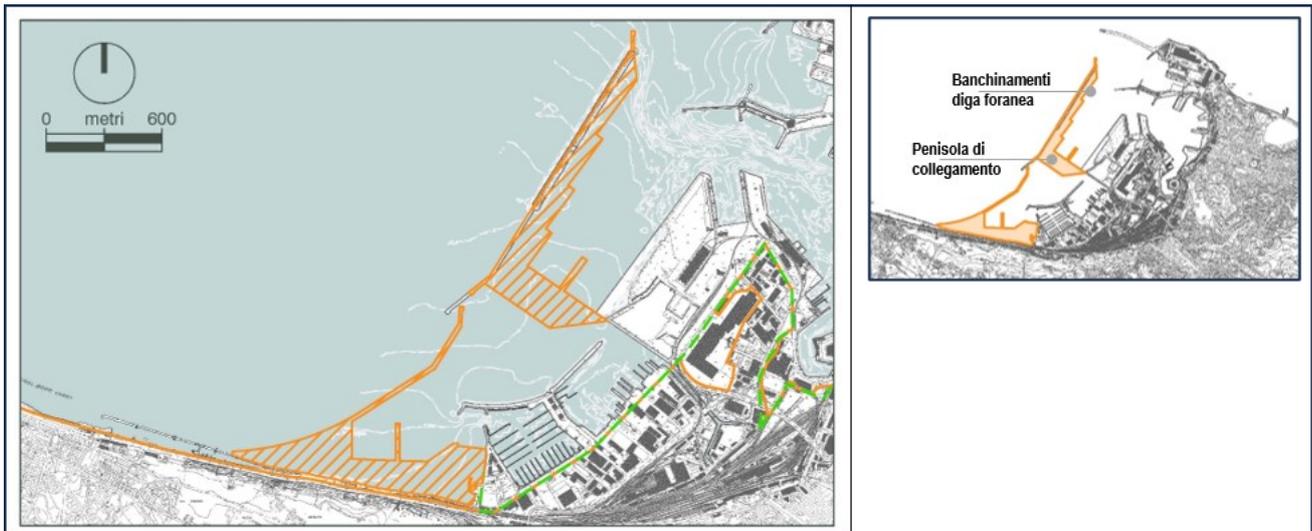
Si ritiene di poter perseguire questo obiettivo tramite il completamento e la riqualificazione funzionale dell’articolato sistema delle esistenti opere esterne di difesa del porto di Ancona da concretizzare con banchinamenti e colmate che dovranno contemplare anche opere di collegamento a terra, comunque funzionali e compatibili con i vincoli idrogeologici e le esigenze di sicurezza ed interferenza delle distinte attività portuali.

Al riguardo, in questa fase di programmazione, si è fatto riferimento ai possibili scenari di assetto planimetrico e funzionale, schematizzati nella seguente figura, prospettati nell’ambito dello studio specialistico studio condotto nel 2016 dall’Università Politecnica delle Marche ⁽⁵⁹⁾.

Questo suddetto studio specialistico ha riguardato l’analisi di fattibilità di una “penisola” da realizzare nel porto commerciale, quale elemento strutturale di collegamento tra la banchina rettilinea dell’area container e la diga foranea di sottoflutto, per accogliere i traffici commerciali e passeggeri che attualmente insistono sulle banchine del Porto storico, sia in risposta alla crescente domanda che denota questa tipologia di traffico, sia per garantire il progressivo allontanamento della sua attuale sede

Infatti, anche nell’ambito delle attività di redazione e condivisione del DPSS si è avuto modo di riscontrare con dati oggettivi che il Porto Storico di Ancona risulta sempre meno idoneo ad accogliere i traffici commerciali e passeggeri, non solo per la prossimità alla città storica ma anche per le caratteristiche strutturali e funzionali delle attuali opere marittime (lunghezza degli accosti, profondità del fondale, spazi di banchina, ecc.). Anche in ragione delle moderne esigenze per adeguarsi agli standard operativi funzionali e di sicurezza in senso lato (ovvero “safety/security”) si conferma l’esigenza della riconversione di queste aree portuali ad usi meno gravosi sotto i profili del “carico” infrastrutturale ed ambientale indirizzandoli verso destinazioni d’uso e riqualificazioni maggiormente compatibili e disponibili con quelli urbani, primo fra tutti il diporto nautico.

⁵⁹ Gruppo di lavoro della Facoltà di Ingegneria dell’Università Politecnica delle Marche coordinato dal Prof. Ing. Alessandro Mancinelli.



Ipotesi di riqualificazione delle opere foranee portuali con banchinamenti e penisola di collegamento

Nel prendere atto della Condizione di cui al Richiamo n.2 al Parere n. Prot. 0186449/2023 del 30/10/2023 del Comune di Ancona, si conferma che, nell'ambito della elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Ancona, sarà data priorità allo studio/definizione della Penisola, quale elemento chiave dello sviluppo del porto di Ancona. La realizzazione di questa opera, infatti, consentirà di ottenere un assetto funzionale dell'infrastruttura nella nuova configurazione maggiormente rispondente alle attese della città con la delocalizzazione dei traffici commerciali/passeggeri nel Porto commerciale, presso la Penisola.

Passaggio fondamentale risulterà, una volta realizzate le suddette nuove opere, la delocalizzazione dal Porto Storico dei traffici marittimi commerciali che attualmente vi si svolgono, con particolare riferimento a quelli che investono le banchine comprese tra la Calata Guasco e il Molo Santa Maria, così da consentire la destinazione delle infrastrutture liberate ad usi maggiormente compatibili con le caratteristiche fisiche delle stesse, con le testimonianze storico culturali presenti nel Porto Storico e con la Città retrostante.

Per quanto concerne il Porto commerciale in particolare, al fine di rilanciarne la potenzialità logistica dovrà essere considerata la possibilità di recuperare gli spazi dell'ex ZIPA orientale, particolarmente vocati ad accogliere funzioni/attività di scambio/trasformazione strettamente collegate a quelle di imbarco/sbarco e movimentazione di merci/contenitori svolte in banchina.

L'insieme di questi interventi finalizzati a riorganizzare e potenziare le infrastrutture portuali (marittime e terrestri) del porto di Ancona sono riconducibili al più generale obiettivo di "incremento della competitività delle infrastrutture portuali" che afferisce alla sfera "economica".

In accoglimento della Condizione di cui al Richiamo n.3 del Parere n. Prot. 0186449/2023 del 30/10/2023 del Comune di Ancona, si conferma il carattere altamente prioritario dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del vigente PRP finalizzato all'uso delle banchine n. 19, 20 e 21 - su cui il C.S.LL.PP. si è espresso nell'adunanza del 27/01/2021 con il parere n. 91/2020. Questo, dunque, sarà recepito nell'ambito della elaborazione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Ancona nell'ambito con valutazione, per l'appunto prioritaria, del l'utilizzo di questi accosti per accogliere i traghetti RO/PAX che attualmente fruiscono degli accosti in stretta prossimità con il centro storico della città, anche nell'ottica dello sviluppo per fasi dell'infrastruttura. Inoltre, fintanto che non sarà realizzata la nuova biglietteria nell'area della ex Fiera di Ancona, l'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 sarà consentito occasionalmente.

Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico e Area Mandracchio; Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico).

Obiettivo n.5: Sostegno alla cantieristica navale e nautica

La cantieristica navale e quella nautica costituiscono attività produttive caratterizzanti il porto di Ancona. Si tratta di attività dalla tradizione antica e fortemente radicata che contribuiscono a qualificare non soltanto il contesto di appartenenza bensì l'intero territorio regionale e nazionale con un importante ruolo economico e sociale. In questa ottica, dunque, sarà assicurato il sostegno/consolidamento delle scelte di potenziamento sia di Fincantieri che dei cantieri minori.

Questo obiettivo rientra nelle sfere "economica" e "sociale" di cui al Bilancio della Sostenibilità citato.

Sotto ambito di azione: Fincantieri e Cantieri minori

Obiettivo n.6: Valorizzazione/sviluppo delle esistenti connotazioni della portualità turistica

La consapevolezza del pregio del Porto storico di Ancona impone la necessità della sua valorizzazione in chiave economico – commerciale e turistica. Le emergenze monumentali che lo contraddistinguono così come la quinta della Città storica che lo cinge rappresentano un presupposto imprescindibile per favorire lo sviluppo di attività di tipo ricreativo, del tempo libero e turistiche. In questa ottica, dunque, risulta strategico la rivisitazione dell'assetto funzionale/operativo dell'infrastruttura di cui si è detto. Ciò significa rendere il Porto storico accessibile alla cittadinanza e ai turisti. Va rappresentato che tale valorizzazione renderà il Porto storico accessibile dalla cittadinanza e dai turisti così da renderlo una vera e propria "piazza sull'acqua".

Questo obiettivo afferisce al più generale obiettivo di "Supporto allo sviluppo economico del territorio" che nel Bilancio della Sostenibilità è classificato come rientrante nella sfera del "sociale".

Sotto Ambito di azione: Porto Storico – Casa del Capitano – Varco Repubblica, Mole Vanvitelliana – Mandracchio e Porto turistico.

Obiettivo n.7: Sostenibilità ambientale

L'obiettivo della sostenibilità ambientale, trasversale rispetto agli obiettivi finora indicati, nel caso del Porto di Ancona si connota in maniera molteplice. Il primo traguardo da raggiungere consiste nella riduzione delle emissioni di CO2 in aria, ma, anche nella più generale riduzione delle emissioni di inquinanti. Tale obiettivo risulta sinergico con gli obiettivi già illustrati di "riorganizzazione degli spazi/infrastrutture a mare e a terra" e "miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri". Quest'ultimo in particolare per il ricorso alla mobilità "sostenibile e dolce" e allo sviluppo della "intermodalità ferro – mare". Esso comporta anche l'adozione di soluzioni di efficientamento energetico negli edifici e la fornitura di carburanti innovativi o meglio l'elettrificazione delle banchine.

Ulteriori aspetti da attenzionare al fine di accrescere la sostenibilità ambientale dell'infrastruttura, consistono nel contenimento del rumore, nel miglioramento della qualità delle acque marine limitrofe al porto nell'abbattimento della produzione di rifiuti e relativa gestione, nonché, in ultimo, nel miglioramento delle relazioni con la Città e il territorio.

In accoglimento della Condizione di cui al Richiamo n. 6 del Parere n. Prot. 0186449/2023 del 30/10/2023 del Comune di Ancona, si precisa che, per la definizione delle possibili azioni di contenimento delle emissioni volte a ridurre il rischio per la salute della popolazione derivante dai traffici portuali in senso lato, saranno tenuti in considerazione gli esiti dello studio PIA Progetto Inquinamento Atmosferico. Più in generale, i contenuti del PIA costituiranno imprescindibile riferimento per tutti gli studi ambientali che saranno predisposti in futuro,

anche quelli di stima degli impatti ambientali procurati dalle azioni del nuovo Piano Regolatore Portuale di Ancona.

Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti

Obiettivo n.8: Coniugare sviluppo e tutela del lavoro

Questo obiettivo afferisce al più generale obiettivo "Equità ed inclusività del settore portuale" di cui al Bilancio della Sostenibilità e quindi rientra nella sfera del "sociale".

In questo obiettivo si collocano:

- la ripresa e il rafforzamento degli obiettivi del Protocollo per la Tutela del lavoro, sottoscritto il 28/09/2016 dall'Autorità Portuale di Ancona, dalle assicurazioni di categoria di impresa e dai sindacati;
- lo sviluppo dell'economia portuale nel rispetto della disciplina inerente ai rapporti di lavoro;
- la promozione della formazione professionale, ricorrendo ad accordi per i piani formativi ed utilizzando le opportunità di finanziamento disponibili;
- la riattivazione di tavoli aventi ad oggetto la sicurezza sui luoghi di lavoro, anche per definire sistemi di controllo più efficaci, con il coinvolgimento dei Rappresentati dei Lavoratori della Sicurezza così da confermare e incentivare, attivando e promuovendo tutte le iniziative e le collaborazioni possibili, il principio secondo cui ogni strategia di sviluppo deve mettere al centro la sicurezza dei luoghi di lavoro come fattore indispensabile della crescita.

Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti

Obiettivo n. 9: Valorizzazione del rapporto porto – città

La valorizzazione del rapporto porto – città costituisce un passaggio fondante dello sviluppo dell'infrastruttura portuale e trova ragion d'essere in due condizioni:

- l'individuazione delle aree di interazione porto – città;
- la definizione delle relazioni tra il porto, in termini di aree portuali e retroportuali, e la città.

Sono individuate come aree di interazione porto città:

0. il fronte edificato lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre, da Piazza della Repubblica fino alla rotatoria su via Guglielmo Marconi e la strada stessa;
1. la Mole Vanvitelliana;
2. il tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima.

La Legge n. 84/1994 fornisce indicazioni chiare in merito alla pianificazione delle aree di interazione porto - città. In particolare, l'art. 5, comma 1-quinques, recita che "la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto- città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'autorità di sistema portuale".

Per quanto concerne il rapporto tra porto e città laddove il porto è formato da aree portuali e retroportuali, la valorizzazione sarà ottenuta sostanzando le due condizioni che seguono:

- "Affaccio urbano", nelle zone portuali permeabili alla Città in ragione della destinazione a funzioni portuali compatibili con quelle urbane (Porto Storico/Città Storica);

- "Area di margine" nelle zone portuali impermeabili alla Città in ragione di funzioni portuali che, per ragioni di sicurezza ed operatività interne, risultano accessibili soltanto agli operatori delle attività pertinenti alle aree portuali e retro-portuali.

A quanto sopra si aggiunge la individuazione di due aree retroportuali che, pur essendo in uso al porto, potranno accogliere anche funzioni/attività urbane. Si tratta dell'area del Mercato ittico e della Fiera di Ancona, prossime alle Mole Vanvitellia, destinate a servizi portuali ed urbani, e dell'area presso il Fosso Conocchio, dove la destinazione urbana acquista la connotazione specifica di "Cerniera della mobilità".

L'affaccio urbano preferenziale sarà realizzato nel Porto Storico, tra la Calata Guasco e il Molo Santa Maria, una volta che, realizzati nuovi spazi a mare e a terra nel Porto commerciale e ivi delocalizzati i traffici marittimi commerciali che attualmente insistono sul Porto Storico, quelle infrastrutture saranno riconvertite ad usi portuali compatibili con quelli urbani (es. nautica da diporto), diventando, dunque, permeabili alla Città.

L'area di margine, diversamente, si svilupperà con continuità lungo tutto il confine tra il porto e la città e si concretizzerà nella ricerca di soluzioni che consentano di accrescere la qualità fisica e funzionale della stessa area di margine. Particolare attenzione sarà dedicata alle opere di delimitazione del porto (es. recinzioni, marciapiedi, barriere, ecc.) così da favorire il loro inserimento nel contesto urbano.

La competenza della pianificazione delle aree portuali e retroportuali è sancita dall'art. 5, comma 1 - quinquies, secondo cui "la pianificazione delle aree portuali e retro- portuali è competenza esclusiva dell'autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione PRP".

Tuttavia, l'art. 5, comma 2-bis, della L. n. 84/1994 riconosce l'importanza della "coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto". Infatti, nell'ambito della procedura di approvazione del PRP è prevista l'espressione di uno specifico parere da parte della regione che del comune interessati.

OBIETTIVI DI SVILUPPO PER IL PORTO DI FALCONARA MARITTIMA

Obiettivo n.1: Valorizzazione della fascia costiera attualmente ad uso urbano

L'Obiettivo 1 si basa sulla consapevolezza della prevalente destinazione urbana (turistica ricreativa balneazione) della fascia costiera prospiciente al comune di Falconara Marittima e della importanza delle attività ivi svolte non solo per l'Amministrazione ma per l'intera comunità. In questa ottica, l'obiettivo in oggetto è perseguito inquadrando la porzione di fascia costiera che entro la circoscrizione territoriale di competenza dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale è compresa tra il limite occidentale del Comune di Ancona e il Terminale petrolifero A.P.I. come «area di interazione porto – città».

Ai sensi dall'art. 5, comma 1-quinquies, della L. n. 84/1994, «.... la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto- città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di Sistema Portuale...».

Obiettivo n.2: Conservazione delle strutture portuali a servizio della Raffineria A.P.I.

Come noto, l'attività portuale nel Comune di Falconara Marittima si esplica presso il terminale marittimo al servizio della Raffineria A.P.I. precedentemente descritto. La strategicità dell'impianto impone la conservazione delle strutture portuali e la conferma del suo asservimento dallo stabilimento retrostante.

Obiettivo n.3: Salvaguardia dell'ambiente marino – costiero

Questo obiettivo nasce in risposta all'esigenza di cercare di garantire ed accrescere la qualità dell'ambiente marino costiero e si manifesta nel saldo proposito di non compiere azioni che potrebbero inficiare tale ambiente che acquista ancor più forza alla luce dell'uso urbano a cui una estesa fascia costiera è destinato.

6.2.2 Obiettivi di sviluppo per il porto di San Benedetto del Tronto

Obiettivo n.1: Miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione

Il perseguimento di questo obiettivo comporta l'attuazione delle previsioni del PRP vigente, in termini di sviluppo del porto di San Benedetto del Tronto verso Nord, con previsione di prolungamento del molo di sopraflutto e realizzazione di un nuovo molo di sottoflutto che ridossano l'imboccatura portuale, i cui fondali sono previsti superiori a quelli attuali.

Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alle sfere "economica" di cui al Bilancio della Sostenibilità citato.

Obiettivo n.2: Approfondimento/Ripristino dei fondali e gestione dei sedimenti dragati

L'approfondimento e/o manutenzione dei fondali portuali è previsto nel PRP vigente; con valutazione della opportunità di rimodulare le quote di fondale su valori inferiori a quelli attualmente previsti.

L'obiettivo, che si interfaccia direttamente con il miglioramento dell'accessibilità marittima e con il potenziamento dell'infrastruttura portuale, risponde naturalmente all'esigenza di accogliere naviglio di maggiori dimensioni. A tale scopo AdSP MAC si è attivata allocando per il porto di San Benedetto del Tronto risorse finanziarie pari a circa 22,0 Mln€, per:

- Realizzazione di una nuova vasca di comata per l'immersione dei sedimenti provenienti da dragaggi portuali;
- Realizzazione di un primo intervento di dragaggio per il raggiungimento di q. -5,00 m dal l.m.m. negli specchi acquei in corrispondenza dell'imboccatura portuale;
- Analisi di laboratorio e prestazioni per l'autorizzazione ai sensi del DM 173/2016 di un sito di conferimento a largo (oltre le 3 miglia nautiche) tra San Benedetto del Tronto e Porto San Giorgio per l'immersione deliberata di materiali di dragaggio.

Questo obiettivo rientra tra quelli, di cui al Bilancio della Sostenibilità citato, afferenti principalmente alle sfere "economica" ed "ambientale".

Obiettivo n. 3: Potenziamento e riorganizzazione dell'infrastruttura portuale

L'obiettivo di potenziare e riorganizzare l'infrastruttura portuale si consegue attraverso la realizzazione delle nuove opere di difesa che configurano la nuova darsena Nord la quale, ad esito delle analisi condotte ed in armonia anche con gli intendimenti programmatici del Comune, consentirà di potenziare le infrastrutture dedicate allo sviluppo delle attività della pesca sostenibile, della cantieristica navale e della nautica diportistica; evitando di dedicare particolari risorse allo sviluppo di un traffico marittimo di tipo commerciale che sarebbe difficilmente conseguibile anche dal punto di vista ambientale tenuto conto: (i) della pratica impossibilità di migliorare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario per sostenere un traffico commerciale, se non con costi molto elevati; (ii) della naturale vocazione turistica-

balneare della Città e della riviera di costa sabbiosa sulla quale sorge (iii) dell'importanza socio-economica e della antica tradizione del comparto della pesca.

Inoltre, nell'ambito della riorganizzazione gestionale dell'infrastruttura portuale AdSP ha concluso un primo intervento per l'allestimento di un nuovo sistema di controllo e selezione degli accessi nella zona del Molo Nord, ed ha programmato entro il 2023 un analogo intervento esteso a tutti gli spazi operativi dell'ambito portuale ; sempre ai fini del miglioramento dei requisiti di sicurezza della pubblica incolumità sono in corso le procedure per l'installazione in opera di barriere stradali tipo "mini new jersey" a delimitazione delle banchine operative ad uso pubblico .

L'insieme di questi interventi finalizzati a riorganizzare e potenziare le infrastrutture portuali del porto di San Benedetto del Tronto - con il contestuale conseguimento di concreti vantaggi in termini di sostenibilità ambientale - sono riconducibili al più generale obiettivo di "incremento di competitività delle infrastrutture portuali" che afferisce alla sfera "economica", con aspetti connessi anche alla sfera "sociale".

Obiettivo n.4: Sostegno alla cantieristica navale e nautica

La cantieristica nautica costituisce un'attività produttiva rilevante del porto di San Benedetto del Tronto. Si tratta di attività di antica tradizione e fortemente radicate con un importante ruolo economico e sociale. L'obiettivo di sostenere lo sviluppo delle attività cantieristiche sarà supportato dalla previsione di destinare alla cantieristica fronti di ormeggio ed aree a terra adeguate nell'ambito della nuova darsena Nord, oltre che di implementare le infrastrutture ad essa dedicate nel porto esistente. *Al riguardo, parte della banchina di riva e dell'antistante specchio d'acqua limitrofi alla sede della Capitaneria di Porto possono contribuire, previa attuazione dei necessari interventi per la messa in sicurezza nei confronti del moto ondoso residuo, ad attuare riqualificazioni funzionali ed infrastrutturali per rispondere alla domanda di sviluppo della cantieristica e del diporto nautico.*

Questo obiettivo rientra nelle sfere "economica" e "sociale" di cui al Bilancio della Sostenibilità citato.

Obiettivo n.5: Valorizzazione/sviluppo delle attività di nautica diportoistica

Il comparto della nautica da diporto si inserisce come elemento di rilievo nell'ambito delle tradizioni marinare di San Benedetto del Tronto. *L'impulso ad un ulteriore sviluppo delle attività nautico diportistiche e della loro valorizzazione passa attraverso le previsioni di: destinare quota parte dei fronti di banchina della nuova darsena all'ormeggio di grandi imbarcazioni e navi da diporto ed ai relativi servizi a terra; recuperare a tale destinazione fronti di banchina oggi non pienamente fruibili a causa della non sufficiente protezione nei confronti del moto ondoso residuo che penetra all'interno della struttura portuale.*

Questo obiettivo, che mira ad importanti ricadute positive in termini sia economici sia occupazionali sull'indotto, afferisce al più generale obiettivo di "Supporto allo sviluppo economico del territorio" che nel Bilancio della Sostenibilità è classificato come rientrante nella sfera del "sociale".

Obiettivo n.6: Mantenimento della vocazione peschereccia e sviluppo della pesca sostenibile

La tradizione marinara di San Benedetto del Tronto ha origini molto lontane nel tempo e l'esercizio delle attività marinare ha consentito e consente alla popolazione locale di trarre dal mare una ricchezza di grande rilevanza per l'economia provinciale e nazionale. L'obiettivo di supportare e mantenere in vita ed efficienza la realtà economica legata al mondo della pesca sambenedettese si ricollega alla segnalata esigenza di risolvere le criticità legate alla attuale carenza nell'organizzazione delle infrastrutture portuali, commerciali e di servizi finalizzate alle imprese di pesca ed alla scarsa diffusione dell'innovazione tecnologica.

San Benedetto è stato uno dei luoghi maggiormente rappresentativi dello sviluppo della pesca in Adriatico ed il ciclo della pesca industriale oltreoceano è iniziato qui, così come quello di tutto l'indotto relativo, compresi commercio e cantieristica.

Come già esposto, quel ciclo nella sua complessità è destinato ad esaurirsi, e l'obiettivo di dare corso per la pesca ad un nuovo ciclo socio-economico, su scala più ampia, può essere perseguito prevedendo l'istituzione di un Centro Pilota e Polo permanente per trattare i temi legati ai nuovi scenari della pesca anche per gli aspetti e all'ecosistema Adriatico nel suo complesso.

Il porto di San Benedetto del Tronto, nell'ambito del Sistema portuale del MAC, per la sua connotazione storica, collocazione geografica e potenzialità di sviluppo infrastrutturale già delineata dal vigente Piano regolatore Portuale che di fatto attraverso i successivi strumenti di variante e/o adeguamento tecnico funzionale potrebbe assicurare la piena disponibilità della nuova darsena a nord contraddistinta non solo da significativi fronti e spazi di banchina ma anche da un contesto del tessuto urbano retrostante che ben si presta ad interventi di riqualificazione e riconversione anche per le precipue finalità del suddetto Centro Pilota e Polo di ricerca e formazione nel campo della biologia marina e della pesca sostenibile dedicato alla formazione professionale per pescatori e operatori istituzionali, alla realizzazione e sperimentazione di nuovi modelli di pesca con pescherecci e attrezzature di nuova generazione, alla individuazione ed applicazione di nuove e più efficaci norme di regolamentazione, allo sviluppo di filiere.

Questo obiettivo, che mira ad importanti ricadute positive in termini sia economici sia occupazionali sull'indotto, afferisce al più generale obiettivo di "Supporto allo sviluppo economico del territorio" che nel Bilancio della Sostenibilità è classificato come rientrante nella sfera del "sociale" e *contribuisce nel contempo alla transizione ambientale ed alla resilienza e sostenibilità dei sistemi socio economici.*

Obiettivo n.7: Sostenibilità ambientale

L'obiettivo della sostenibilità ambientale è trasversale rispetto agli obiettivi finora indicati, e risulta sinergico con gli obiettivi già illustrati di "approfondimento/ripristino dei fondali e gestione dei sedimenti dragati", "potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture portuali" e "mantenimento della vocazione peschereccia e sviluppo della pesca sostenibile". Esso comporta anche l'adozione di soluzioni di efficientamento energetico o meglio l'elettificazione delle banchine per la quale AdSP MAC ha stanziato 1,0 Mln€ destinati al rifacimento della dorsale elettrica dello scalo e la realizzazione di un impianto per la distribuzione di energia elettrica in banchina.

Ulteriori aspetti da attenzionare al fine di accrescere la sostenibilità ambientale dell'infrastruttura, consistono nel contenimento del rumore, nel miglioramento della qualità delle acque marine limitrofe al porto nell'abbattimento della produzione di rifiuti e relativa gestione, nonché, in ultimo, nel miglioramento delle relazioni con la Città e il territorio.

6.2.3 Obiettivi di sviluppo per il porto di Pescara

Obiettivo n.1: Adeguamenti infrastrutturali per le esigenze dei traffici delle Autostrade del Mare

L'inserimento della città di Pescara quale nodo urbano nella rete dei collegamenti ferroviari-stradali europei ne rende ancora più strategica l'attuazione delle infrastrutture portuali già previste dal PRP vigente al fine di consentire l'implementazione del traffico crociere e ro-pax in sinergia con quello già afferente al porto di Ancona. Un punto di forza per il raggiungimento del citato obiettivo è la presenza del collegamento stradale dal porto agli assi autostradali della Adriatica Bologna-Taranto (A14-E55) e Roma-Pescara (A24-E80) che

costituiscono i principali corridoi autostradali europei per il collegamento del Mare Adriatico Centrale in senso trasversale con il Mare Tirreno ed in senso longitudinale con il Mare Ionio.

L'insieme di questi interventi finalizzati a riorganizzare e potenziare le infrastrutture portuali (marittime e terrestri) del porto di Pescara, in attuazione di quanto previsto dal PRP vigente, sono riconducibili al più generale obiettivo di "incremento della competitività delle infrastrutture portuali" che afferisce alla sfera "economica".

Obiettivo n.2: Miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione

Il perseguimento di questo obiettivo è correlato alla attuazione degli interventi di riqualificazione e potenziamento delle opere marittime previste dal vigente PRP da abbinare anche ad interventi di dragaggio per il ripristino dei fondali. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera "economica".

Obiettivo n.3 Eliminazione del traffico di prodotti petroliferi dal porto

Come premesso tale obiettivo, peraltro già contemplato dal PRP vigente, è finalizzato ad aumentare la sicurezza rispetto al rischio d'area per il limitrofo insediamento urbano. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera "economica".

Obiettivo n.4: Mantenimento della vocazione turistica

Prevedere azioni finalizzate al potenziamento della vocazione turistica del porto che sia sostenibile dal punto di vista ambientale. Un punto di "forza" che diventa punto di "partenza" è costituito dal suggestivo "waterfront" del porto che si avvale anche del percorso ciclo-pedonale, che tramite il suggestivo Ponte del Mare, connette le zone poste a Nord e a Sud della città storicamente "separate" dal canale di foce del Fiume Pescara. Tale potenziamento dovrà tenere conto dei problemi di sedimentazione dell'imboccatura portuale e lungo il canale di sbocco a mare del fiume Pescara e del possibile impatto morfologico con le coste adiacenti. L'obiettivo sarà raggiunto anche con la promozione di un turismo sostenibile e la "crescita blu" nell'area di cooperazione tra Italia e Croazia, attraverso la valorizzazione dell'importante patrimonio culturale marittimo di otto porti adriatici, sia italiani che croati, quali soggetti trainanti per lo sviluppo di percorsi di crescita sostenibile dei territori, in linea con quanto previsto dall' Asse Prioritario 3 – Ambiente e patrimonio culturale. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alle sfere "sociale" ed "ambientale".

Obiettivo n.5: Mantenimento della vocazione peschereccia

Si prevede il mantenimento dell'attività della pesca che attualmente utilizza le sponde del canale di foce del fiume Pescara nel tratto sino al ponte dell'asse attrezzato della Val Pescara che costituisce il collegamento stradale diretto con gli assi autostradali. Il PRP vigente contempla la realizzazione di una nuova darsena in sinistra idraulica del canale di foce del fiume Pescara. Come opportunità di sviluppo si ritiene che la conversione di parte delle attività da pesca in pesca/turismo possa essere intrapresa per differenziare l'offerta. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alle sfere "sociale" ed "economica".

Obiettivo n.6: Miglioramento della qualità delle acque portuali

Questo obiettivo è finalizzato a ridurre i possibili impatti sulla qualità delle acque marine della limitrofa fascia litoranea contraddistinta da attività turistico-balneari di elevata valenza anche per gli aspetti socio-economici del contesto urbano in cui è inserito il porto. Si prevede di perseguire questo obiettivo attuando non solo interventi di ammodernamento della rete di raccolta e smistamento delle acque meteoriche che interessano le aree portuali ma anche tramite il censimento ed il monitoraggio nonché la riqualificazione ed adeguamento anche della rete delle acque reflue cittadine che attualmente afferisce direttamente al canale di foce del fiume Pescara e quindi divaga negli specchi portuali disperdendosi anche lungo la fascia marina del litorale

limitrofo. Il perseguimento di questo obiettivo, migliorando la qualità delle acque portuali, ridurrà anche i rischi di contaminazione dei sedimenti presenti lungo i fondali portuali a garanzia del mantenimento dei requisiti di idoneità ambientale tali da poter programmare gli interventi di dragaggio in sinergia con quelli di ripascimento dei litorali limitrofi. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera “ambientale”.

Obiettivo n.7: Vasche di colmata e/o di sistemi di trattamento dei materiali di dragaggio

Prevedere la realizzazione di vasche per accogliere i sedimenti che per il loro carico inquinante oppure eccessiva presenza della frazione pelitica non possono essere utilmente impiegati per i ripascimenti delle spiagge (emerse o sommerse) oppure per il loro sversamento al largo (oltre le 3 miglia nautiche). Tale necessità risulta impellente per il Porto di Pescara in particolare in considerazione del fatto che il terrapieno del Molo di Levante del Porto commerciale ha ormai da tempo esaurito la sua funzione di vasca di colmata per il conferimento dei sedimenti dragati. Al riguardo si potrebbe ricavare una nuova vasca di colmata espandendo verso Est il terrapieno a servizio del molo di Levante. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera “ambientale”.

Obiettivo n. 8: Sostenibilità ambientale.

L’obiettivo della sostenibilità ambientale, trasversale rispetto agli obiettivi finora indicati, riguarda la riduzione nel caso del Porto di Pescara delle emissioni di CO₂ in aria, ma, anche nella più generale riduzione delle emissioni di inquinanti. Tale obiettivo risulta sinergico con gli obiettivi “riorganizzazione degli spazi/infrastrutture a mare e a terra” e “miglioramento dell’accessibilità e della mobilità terrestri”, quest’ultimo in particolare per il ricorso alla mobilità sostenibile e dolce e allo sviluppo dell’intermodalità ferro – mare. Esso comporta l’adozione di soluzioni di efficientamento energetico negli edifici e la fornitura di carburanti innovativi o l’elettrificazione delle banchine. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera “ambientale”.

Obiettivo n.9: Gestione dei rifiuti

Si prevede la progettazione di sistemi integrati finalizzati a valorizzare i rifiuti prodotti, introducendo modalità innovative di smaltimento, ed individuando modelli di gestione economicamente sostenibili ed efficienti, da riportare nel Piano di gestione dei rifiuti. Nell’ambito dello stesso obiettivo è anche previsto l’efficientamento della gestione dei rifiuti accidentalmente rinvenuti in mare, in coerenza anche con le innovazioni apportate dalla legge “Salva Mare”. Nel solco di queste innovazioni, risulta fondamentale il ruolo del settore della pesca per la raccolta e il conferimento dei rifiuti. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera “ambientale”.

Obiettivo n. 10: Miglioramento della safety and security

Revisionare integralmente i protocolli di security ai fini dell’applicazione della normativa maritime security alla luce del rilascio del nuovo Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e dell’attivazione di nuovi traffici legati al settore passeggeri (nel caso del collegamento Pescara – Croazia previsto a partire dal 2023 che prevedono imbarchi mediante natanti di bordo - tender - con nave ormeggiata in rada).

Si prevede la redazione ex novo di tutta la documentazione di sicurezza relativa al nuovo impianto passeggeri, in previsione dell’attivazione del collegamento passeggeri con la Croazia, prevista nel corso del 2023. Nello specifico, sarà avviata la redazione di un Port Facility Security Assesment e del Piano di Sicurezza. Alla luce del contenuto del Protocollo d’Intesa, sottoscritto nel 2022 tra i soggetti istituzionali e privati, la Divisione Security, in collaborazione con l’Autorità Marittima locale, ha già provveduto alla redazione della Valutazione di Sicurezza, ed entro il mese di agosto 2022 ha proceduto con la redazione del Port Facility Security Plan.

Nell’ottica di un progressivo snellimento delle procedure di gestione delle istanze di richiesta di accesso ai porti del Sistema, e, quindi, di un parallelo incremento del livello di tracciabilità delle autorizzazioni, la

Divisione Security ha provveduto, già dal 2018, a digitalizzare tutti i processi di rilascio dei permessi di accesso in porto, dotandosi di un applicativo e di un portale dedicato denominato “Accessi in Porto”.

Questo sistema sarà ulteriormente potenziato nell’ambito del processo di digitalizzazione dell’Autorità di Sistema Portuale, grazie alla prossima installazione di sistemi di controllo degli accessi automatizzati. Conclusa l’attività di progettazione, si prevede la realizzazione di sistemi imperniati su tecnologie di ultima generazione che possano coniugare elevata qualità di controllo e riduzione dei tempi di esecuzione degli stessi mediante utilizzo di tecnologie RFID e della tecnologia QR Code integrandole con i sistemi di videosorveglianza e di video-analisi. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera “economica”.

6.2.4 Obiettivi di sviluppo per il porto di Ortona

Obiettivo n.1: Inserimento del porto di Ortona nella rete globale Ten-T e nelle Autostrade del Mare

Nel 2021 la Commissione europea ha contemplato nella revisione delle reti TEN-T il porto di Ortona come snodo intermodale della rete complessiva dell’Unione europea. La proposta è ora al vaglio nell’iter di approvazione del nuovo regolamento sulle reti TEN-T. L’obiettivo coinvolgerà anche l’implementazione di progetti in ambito PNRR relativi all’ultimo miglio ferroviario del porto di Ortona. Il perseguimento di questo obiettivo è anche funzionale ad assicurare lo sviluppo dei traffici portuali afferenti alla “Autostrada del Mare” del corridoio adriatico. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera “economica”.

Obiettivo n.2: Adeguamento dei traffici di prodotti petroliferi

Come anticipato nei paragrafi che precedono le potenziali sorgenti di rischio si collocano nel Pontile della Banchina Nord, nell’area di pertinenza ENI, dove attraccano le navi che trasportano prodotti petroliferi e negli oleodotti che trasferiscono tali prodotti verso il Deposito ENI ubicato all’esterno dell’area portuale.

Si propone, come peraltro già previsto dalla proposta di PRP del 2010, una riorganizzazione delle aree interne del porto aumentando considerevolmente gli spazi a terra, separando le funzioni portuali e spostando, per ragioni di sicurezza e ambientali, il traffico di merci pericolose (prodotti petroliferi) nell’avamposto. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera “economica”.

Obiettivo n.3: Gestione dei rifiuti

Progettazione di sistemi integrati finalizzati a valorizzare i rifiuti prodotti, introducendo modalità innovative di smaltimento, ed individuando modelli di gestione economicamente sostenibili ed efficienti, da riportare nel Piano di gestione dei rifiuti. Nell’ambito dello stesso obiettivo è anche previsto l’efficientamento della gestione dei rifiuti accidentalmente rinvenuti in mare, in coerenza anche con le innovazioni apportate dalla legge “Salva Mare” che introduce disposizioni e misure volte per la promozione del recupero dei rifiuti in mare e per l’economia circolare. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera “ambientale”.

Obiettivo n. 4: Miglioramento della safety and security

Si prevede di revisionare integralmente i protocolli di security ai fini dell’applicazione della normativa maritime security alla luce del rilascio del nuovo Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e dell’attivazione di nuovi traffici legati al settore passeggeri. Una volta completata la suddetta revisione integrale di tutta la documentazione (Assesment e Security Plan) delle aree e delle facilities ricomprese all’interno dell’ambito portuale di Ortona, il focus sarà incentrato sulla verifica dell’adeguatezza delle procedure, condotta in stretta collaborazione con l’Autorità Marittima e con i Port Facility Security Officer delle imprese portuali ivi operanti.

Nell'ottica di un progressivo snellimento delle procedure di gestione delle istanze di richiesta di accesso ai porti del Sistema, e, quindi, di un parallelo incremento del livello di tracciabilità delle autorizzazioni, la Divisione Security ha provveduto, già dal 2018, a digitalizzare tutti i processi di rilascio dei permessi di accesso in porto, dotandosi di un applicativo e di un portale dedicato denominato "Accessi in Porto". Tale sistema sarà ulteriormente potenziato nell'ambito del processo di digitalizzazione dell'Autorità di Sistema Portuale, grazie alla prossima installazione di sistemi di controllo degli accessi automatizzati. Conclusa l'attività di progettazione, si prevede la realizzazione di sistemi imperniati su tecnologie di ultima generazione che possano coniugare elevata qualità di controllo e riduzione dei tempi di esecuzione degli stessi mediante utilizzo di tecnologie RFID e della tecnologia QR Code integrandole con i sistemi di videosorveglianza e di video-analisi. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera "economica".

Obiettivo n.5: Razionalizzazione e sviluppo delle attività cantieristiche, pescherecce e nautiche

Rimandando al documento che descrive il PRP vigente e quello proposto (PRP 2010), con questo obiettivo ci si ripropone di razionalizzare la banchina di riva del porto di Ortona al fine di separare le attività connesse al porto commerciale da quelle relative alla pesca, alla nautica da diporto e alla cantieristica. Questo obiettivo dovrà essere perseguito realizzando nella zona a sud della banchina di riva un nuovo bacino destinato ad accogliere la pesca, la nautica da diporto e le attività cantieristiche e abbandonando l'attuale bacino posto a nord della banchina di riva attualmente utilizzato per la pesca. Questo bacino verrà colmato per garantire la continuità delle attività commerciali che si sviluppano nella parte settentrionale della banchina di riva con quelle che insistono sulla banchina del molo nord. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera "economica" e "sociale".

Obiettivo n.6: Vasche di colmata e/o di sistemi di trattamento dei materiali di dragaggio

Per il Porto di Ortona i nuovi terrapieni previsti dalla vigente proposta di PRP consentiranno di ricavare vasche di colmata in grado di accogliere ingenti quantitativi di materiale di dragaggio (superiore al milione di metri cubi). Tale capienza potrebbe in parte essere funzionale anche per i lavori di deviazione del tratto terminale del Porto di Pescara. Questo obiettivo rientra tra quelli afferenti alla sfera "economica" con ripercussioni positive anche per quella "ambientale".

Obiettivo n.7: Miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione

Il perseguimento di questo obiettivo richiede il completamento/potenziamento del sistema delle dighe foranee già previste dal PRP vigente (1968) in particolare il prolungamento del Molo Sud. Questo obiettivo rientra principalmente nella sfera "economica".

Obiettivo n.8: Adeguamento dei fondali portuali alle esigenze di potenziamento dei traffici marittimi

Ulteriore azione da compiere consiste nell'approfondimento dei fondali portuali almeno sino alle profondità previste dal PRP vigente e nella valutazione della opportunità/possibilità, tenendo conto delle caratteristiche costruttive delle banchine esistenti, di introdurre quote di fondale più spinte nel PRP di prossima redazione, per rispondere all'esigenza di accogliere naviglio di maggiori dimensioni. Tale valutazione non potrà tuttavia prescindere da considerazioni in merito alla gestione dei sedimenti dragati, difficoltosa per tutti i porti del Sistema, in ragione della scarsa disponibilità di aree da destinare a strutture di confinamento dei materiali dragati. Questo obiettivo è riconducibile alle sfere "economica" ed "ambientale".

Obiettivo n.9: Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri

Il perseguimento di questo obiettivo comporta il potenziamento e la riqualificazione delle attuali strutture di collegamento stradale e ferroviario da e verso il porto non solo per adeguarli ai moderni standard richiesti a

questi vettori terrestri per i traffici commerciali ma anche per fornire un adeguato contributo per l'evoluzione ed affermazione della AdSP-MAC quale sistema marittimo di riferimento internazionale per le "Autostrade del Mare" anche in ragione dei recenti aggiornamenti previsti per le reti TEN-T lungo il corridoio adriatico. A tal scopo è prioritario dare attuazione agli interventi infrastrutturali dei "collegamenti di ultimo miglio" (viario e ferroviario) ed in particolare a quello già in fase di attuazione da parte della ZES-Abruzzo (finanziamento PNRR-M5C3).

Obiettivo n.10: Sostenibilità ambientale.

Nell'ambito delle opere volte al supporto della transizione energetica si prevede di aumentare l'utilizzo del cold ironing. Nel porto di Ortona è già previsto un ulteriore investimento per l'infrastruttura necessaria all'alimentazione elettrica delle gru semoventi operative sulle banchine del porto. Questo obiettivo è riconducibile all'obiettivo alle sfere "economica" ed "ambientale".

6.2.5 Obiettivi di sviluppo per il porto di Pesaro

Obiettivo n.1: Potenziamento e Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestre.

In ragione della particolare conformazione del porto di Pesaro, enucleato nel tessuto urbano, questo obiettivo è finalizzato ad ottimizzare gli attuali spazi a terra contemplando anche percorsi ciclopedonali compatibili con quelli già presenti e/o in fase di realizzazione da parte del comune. Nelle successive fasi di pianificazione dell'ambito portuale concorderà con il comune la rimodulazione delle aree retroportuali e delle aree di interazione porto-città valutando la possibilità di acquisire spazi a terra per migliorare la viabilità cittadina anche eventualmente tramite interramenti della parte meridionale del bacino portuale esistente (*pianificando interventi di colmata della Darsena Sud della Calata Caio Duilio da contestualizzare con interventi manutentivi dei fondali portuali come meglio precisato per il seguente obiettivo n.4*). Non si ravvisa la possibilità/necessità di introdurre modifiche sostanziali all'attuale viabilità terrestre con collegamenti di Ultimo Miglio per le finalità proprie dei traffici marittimi commerciali, anche in ragione del fatto che il porto, essendo completamente inserito nell'ambiente urbano, non offre alcuna possibilità per un suo sviluppo commerciale. *Per contro, addivenendo così anche alle esigenze prospettate dal Comune di Pesaro ⁽⁶⁰⁾, saranno perseguiti come prioritari, anche nel breve termine, gli interventi necessari per assicurare il miglioramento della mobilità terrestre con particolare riferimento alla disponibilità di aree e spazi adeguati per le esigenze della viabilità cittadina nella previsione di consentire e regolamentare, anche solo per finalità stagionali, accessi e parcheggi adeguati.*

A tal scopo, anche sulla base dell'assetto planimetrico definito dal DPSS per l'individuazione degli ambiti portuali e la suddivisione di questi in "aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città" (riferimento Tavola 5.c e successivo paragrafo 7.5), si ritiene prioritario per le finalità non solo della redazione del Piano Regolatore Portuale ma anche per altri atti di pianificazione e gestione territoriale, di competenza del Comune e della Regione, una "univoca definizione della dividente demaniale" come peraltro già indicato dalla Direzione Regionale Marche dell'Agenzia del Demanio (vedi nota 66) anche in considerazione di quanto deliberato dalla Giunta Comunale con atto n.343 del 13/12/2022 avente ad oggetto "ATTO DI INDIRIZZO esito

⁶⁰ Nota (prot. 105463/2023) inviata dal Comune di Pesaro il 12/09/2023 (acquisita in pari data al protocollo della AdSP-Mac con n. 0111031/2023), al punto 2. "accessibilità del porto e collegamenti terrestri"

della richiesta formulata dalla Capitaneria di Porto di Pesaro di cui al verbale del 28/07/2022 (prot. n. 106035 del 8/09/2022) e del verbale di CdS del 4/10/2022 ex. Art.14-ter della L. 241/1990 (prot. n. 150345/2022)”.

Obiettivo n.2: Sostegno e potenziamento della cantieristica navale e della nautica da diporto

Questo obiettivo riguarda due attività portuali sinergiche ed interconnesse e potrà essere perseguito eliminando dal Porto di Pesaro l'attuale destinazione d'uso per il traffico petrolifero, delocalizzandolo in altri ambiti del sistema portuale più adeguati per gli aspetti di “sicurezza” in senso lato (secondo gli standard internazionali di safety e security per queste categorie merceologiche dei traffici marittimi).

In tal modo si renderebbero pienamente disponibili gli specchi acquei della darsena Nord ed in particolare la banchina della stessa darsena al margine della quale sono già presenti importanti cantieri navali.

Per quanto riguarda il potenziamento della nautica da diporto si ritiene possibile destinare la zona sud della darsena commerciale alla nautica da diporto lasciando i pochi traffici commerciali che si sviluppano nel porto alla banchina Nord della stessa darsena.

Obiettivo n.3: Valorizzazione/sviluppo turistico

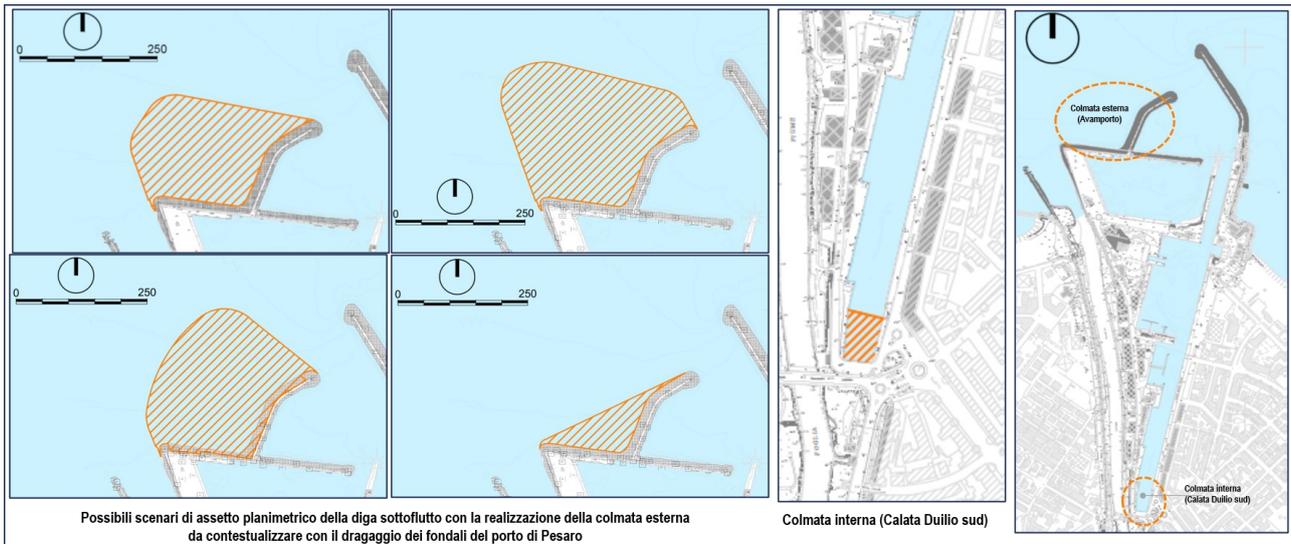
Per la sua collocazione geografica e le caratteristiche infrastrutturali portuali già in essere il porto di Pesaro, può assurgere ad un ruolo di spicco per il turismo sostenibile e la crescita blu afferente all'area di cooperazione tra Italia e Croazia, attraverso la valorizzazione dell'importante patrimonio culturale marittimo di otto porti adriatici, sia italiani che croati, quali soggetti trainanti per lo sviluppo di percorsi di crescita sostenibile dei territori, in linea con quanto previsto dall'Asse Prioritario 3 – Ambiente e patrimonio culturale. Nel caso specifico del porto di Pesaro la cooperazione andrebbe sviluppata sostenendo non solo la nautica da diporto, ma anche i collegamenti passeggeri turistici che potrebbero svilupparsi nella porzione settentrionale della darsena commerciale. Questo obiettivo peraltro perseguibile anche solo con una ridefinizione delle zonizzazioni e destinazioni d'uso delle preesistenti infrastrutture e aree portuali, afferisce alle sfere “economica” e “sociale”.

Obiettivo n.4: Predisposizione di vasche di colmata e/o di sistemi di trattamento dei materiali di dragaggio

Si prevede la pianificazione e successiva realizzazione di vasche di colmata da destinare alla gestione dei sedimenti provenienti da interventi di dragaggio. Stante l'esigenza di avviare quanto prima adeguati lavori di dragaggio per il ripristino dei tiranti idrici dei fondali portuali per esigenze di sicurezza alla navigazione e stazionamento all'ormeggio delle imbarcazioni, nell'ambito della redazione del DPSS si è esaminata la documentazione inerente la possibile realizzazione di una vasca di colmata, posta ad ovest dell'attuale imboccatura portuale, ove conferire il materiale dragato le cui caratteristiche ambientali non risultassero adeguate per destinarle altrimenti al ripascimento (anche sommerso) delle spiagge limitrofe al porto.

Al riguardo, in questa fase di programmazione delle strategie di sviluppo dei porti che compongono la AdSP-MAC, si è fatto riferimento ai possibili scenari di “colmata esterna” del porto (con capacità stimate in circa 26.000 m³ per l'ipotesi 4 sino a circa 460.000 m³ per l'ipotesi 3) tramite un nuovo assetto planimetrico della diga foranea di sottoflutto (ponente) desunti dallo studio di fattibilità redatto nel 2019 ⁽⁶¹⁾, schematizzati nella figura seguente unitamente alla piccola colmata del tratto di estremità sud della Calata Caio Duilio (capacità massima stimata in questa sede in 5.000 m³).

⁶¹ Progetto di Fattibilità (CIG: Z13265B29C) con cui è stata avviata la fase di consultazione presso il CSLLPP (istanza avvio procedimento fase preistrutturativa ADSP prot. 3033 del 20.02.2023, parere CSLLPP acquisito al prot. n.0006165 del 05/04/2023) per l'avvio del relativo Adeguamento Tecnico Funzionale.



Ipotesi di colmate (interne ed esterne) del porto di Pesaro da contestualizzare ai dragaggi dei fondali

Questi interventi possono essere inquadrati nel loro complesso (dragaggio-ripascimento-colmata) come Adeguamento Tecnico Funzionale dell'attuale assetto infrastrutturale delle opere foranee del porto con ripristino dei fondali portuali per le esigenze di sicurezza alla navigazione ed attuati anche nel breve termine. In qualsiasi caso a seguito dell'approvazione del DPSS, i relativi atti di pianificazione (ATF e/o PRP) saranno finalizzati nei necessari dettagli progettuali, costruttivi e gestionali tenendo conto non solo degli aspetti ambientali ma anche delle concrete esigenze di ampliamento ed ottimizzazione delle destinazioni d'uso delle attuali e nuove aree portuali e retroportuali.

L'ubicazione e le possibili caratteristiche prestazionali di queste colmate (sia quella interna che quella esterna) esaminate nell'ambito della redazione del DPSS si ritengono comunque compatibili per programmarne la realizzazione comunque nel rispetto dei vincoli territoriali in senso lato, eventualmente anche in stralci funzionali articolati nel tempo anche sulla base delle risorse economiche disponibili.

Per le sue peculiarità questo obiettivo rientra tra quelli afferenti la sfera "economica" con ripercussioni positive anche per quella "ambientale" e può ritenersi strategico e prioritario per il porto di Pesaro.

7 DEFINIZIONE E RIPARTIZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI

Il comma 1 dell'articolo 5, della L. n. 84/1994 al comma 1 stabilisce che il Documento di Programmazione Strategica di Sistema portuale (DPSS) è redatto al fine di:

- *lettera b) individuare “gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall’Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell’Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell’Autorità di sistema portuale”*
- *lettera c) suddividere gli ambiti portuali in*
 - o *aree portuali,*
 - o *aree retro-portuali;*
 - o *aree di interazione tra porto e città.*

L'articolo 5, comma 1-quinquies, della L. n. 84/1994 stabilisce che “La pianificazione delle aree portuali e retro- portuali è competenza esclusiva dell’Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l’approvazione PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto- città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell’Autorità di sistema portuale”.

Nei paragrafi seguenti vengono descritte le specifiche aree (portuali, retro-portuali ed eventualmente di interazione tra porto e città) che, sulla base della documentazione cartografica acquisita nella prima fase conoscitiva di impostazione del presente DPSS, compongono ciascuna delimitazione geografica degli Ambiti Portuali di riferimento per i singoli porti amministrati dalla Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

Al riguardo si ritiene utile riportare alcune considerazioni per meglio classificare e definire le caratteristiche delle Aree Portuali (APO), Aree Retroportuali (ARP) e di Interazione Porto-Città (IPC) in cui sono ripartiti gli ambiti portuali di ciascun porto di sistema precisando che ⁽⁶²⁾:

- la pianificazione delle APO e ARP è di competenza esclusiva della AdSP che vi provvede mediante la redazione/adozione ed approvazione del PRP ⁽⁶³⁾, espletando la procedura di VAS (nazionale) ed acquisendo dal Comune e dalla Regione il parere di coerenza con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti;
- la pianificazione delle IPC è di competenza del Comune e della Regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge, previa acquisizione del parere della AdSP.

APO – Aree Portuali. Costituiscono il “nucleo operativo primario” dell’ambito portuale necessario per l’espletamento delle seguenti cinque funzioni marittime ⁽⁶⁴⁾ deputate a classificare e distinguere i traffici marittimi e le correlate attività ammesse nei porti nazionali:

- a) commerciale e logistica;

⁶² Ai sensi dell’articolo 5, comma 1-quinquies della Legge 84/1994.

⁶³ Ai sensi dell’articolo 5, comma 2-ter della Legge 84/1994 è un Piano Territoriale di rilevanza statale e rappresenta l’unico strumento di pianificazione e di governo per le APO e ARP.

⁶⁴ Come identificate ed elencate ai sensi dell’art.4 comma 3 della Legge 84/1994.

- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri ivi compresi i croceristi;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

Nelle Aree Portuali sono ricompresi tutti gli “elementi fisici portuali”, in primis le infrastrutture marittime come dighe foranee, moli e banchine, necessari per consentire non solo la navigazione ed ormeggio delle imbarcazioni ma anche le attività portuali in senso stretto come le operazioni di carico/scarico dalle imbarcazioni (di merci, personale di bordo e passeggeri), la movimentazione e stoccaggio delle merci nonché l’eventuale alaggio/varo, rifornimenti e manutenzioni delle imbarcazioni. Pertanto nelle APO sono compresi anche gli edifici e piazzali nonché le attrezzature (macchinari ed impianti) e la logistica afferenti le suddette cinque funzioni marittime. Le aree portuali ricadono all’interno della fascia demaniale marittima la cui giurisdizione ed amministrazione è demandata alla AdSP

ARP – Aree Retro-Portuali. Costituiscono il “nucleo operativo accessorio” riconducibile alle attività e funzioni delle Aree Portuali quale supporto anche con carattere temporaneo e/o saltuario per assicurare il corretto funzionamento e gestione dell’Ambito Portuale nel suo complesso ma in particolare dell’Area Portuale. Pertanto le aree retro-portuali riguardano la logistica e le strutture necessarie per: la gestione delle funzioni e controlli (tecnici, amministrativi e doganali); lo smistamento e trasporto delle diverse tipologie dei traffici marittimi; i servizi portuali con relativa viabilità e spazi di manovra/sosta (stradale e ferroviaria) e adeguate strutture anche polifunzionali (come magazzini, capannoni ed edifici per le sedi amministrative degli operatori portuali). Solitamente anche le aree retro-portuali ricadono all’interno della fascia demaniale marittima dell’ambito portuale la cui giurisdizione ed amministrazione è di norma demandata alla AdSP. In termini generali, le ARP, soprattutto in contesti territoriali “cittadini”, possono essere destinate anche ad attività di servizi a carattere culturale, sociale, commerciale, turistico e sportivo, tenendo comunque conto e tutelando la forte interrelazione, anche in termini storico-culturali, con il limitrofo contesto urbano identificato nelle aree IPC, al fine di favorire e valorizzare, soprattutto dal punto di vista socio-economico, le possibili correlazioni porto-città verificandone comunque la compatibilità e sinergia con le attività marittime convenzionali di cui sopra (commercio, pesca, logistica, diporto) al fine di prevenire possibili interferenze negative e/o regolamentarne le possibili intersezioni, cui fare riferimento nella fase di pianificazione portuale prevedendo anche una possibile variazione (spazio/tempo) nelle fasi di sviluppo e gestione delle stesse ARP. Per queste motivazioni nella individuazione e delimitazione delle ARP che ricadono in contesti urbani, si deve tenere conto della sostenibilità di processi di integrazione tra porto e città, che interessano porzioni anche limitate delle ARP, inquadrabili come “affaccio urbano” o “zone marginali” e come tali messe nella disponibilità degli usi cittadini con la successiva redazione di nuovi PRP e/o l’attuazione di Varianti e/o Adeguamenti Tecnici Funzionali rispetto ai PRP già in essere.

IPC – Interazione Porto-Città. Queste aree sono costituite da tutte le zone ricomprese e/o in stretta connessione con il contesto urbano adiacente alle Aree Portuali e/o Retro-Portuali e pertanto solitamente sono già sede o sono comunque inclini ad ospitare attività e funzioni afferenti e/o complementari a quelle propriamente marittime delle limitrofe aree portuali e retro-portuali. Possono includere aree residenziali, zone commerciali, strutture turistiche, parchi, aree ricreative,

strutture culturali e altre infrastrutture anche di tipo “viario in senso lato” come percorsi ciclopedonali. Queste aree non sono deputate a svolgere alcun ruolo operativo, ancorché accessorio, delle funzioni portuali elencate dall’art. 4 comma 3 della L.84/94 ma possono essere funzionali e comunque non possono contrastare il perseguimento degli obiettivi di sviluppo dell’intero sistema portuale in particolare per gli aspetti di carattere socio-economico anche semplicemente indotti e/o riconducibili alla presenza del porto di sistema. Infatti seppure la pianificazione di queste aree sia di competenza dei comuni e delle regioni, queste devono preventivamente acquisire il parere della AdSP.

7.1 Porti di Ancona e Falconara

Gli ambiti portuali di Ancona e Falconara Marittima sono individuati nelle tavole P.01.a.1 P.01.c.2 e P.01c.3 “Aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città” cui si rimanda per una visione di insieme.

Come sopra indicato, l’art. 5, comma 1, della L. n. 84/1994 specifica che l’ambito portuale comprende le aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città. Le aree di interazione porto - città sono quelle la cui pianificazione è demandata all’Amministrazione comunale.

Le aree portuali sono individuate assumendo che, nell’ambito della redazione del piano regolatore portuale, saranno quelle destinate unicamente ad accogliere le funzioni di cui all’art. 4, comma 3 della L. n. 84/1994. Diversamente le aree retroportuali potranno comprendere ulteriori, diverse funzioni, anche assimilabili a quelle urbane.

Alla luce delle suddette considerazioni, l’**ambito portuale** di Ancona e Falconara Marittima è formato da:

- un’**area portuale** che per il **porto di Falconara Marittima** è ubicata in corrispondenza del Terminale Marittimo, fino alla dividente demaniale, mentre per il **porto di Ancona** si sviluppa con continuità dalla diga foranea posta a Nord-Est sino circa 130 m a sud est della diga sottoflutto del porto turistico e si articola in:
 - o una fascia della profondità di circa 15 m lungo il fronte banchinato nell’ **Area Fincantieri** e in corrispondenza del nuovo **Molo Clementino**;
 - o una fascia di profondità variabile nel **Porto storico** che, a partire dal Molo Nord, si sviluppa lungo il Moletto della Lanterna, il Molo Clementino, il Molo Rizzo e la Darsena San Primiano, la Calata Guasco, il Molo Wojtyla, la Calata Nazzario Sauro, il Molo Santa Maria, la Calata della Repubblica e il Molo XXIX settembre;
 - o la banchina e la viabilità carrabile che cinge la **Mole Vanvitelliana**;
 - o l’intera area del **Porto commerciale**, banchine 18 – 26 e la zona della colmata da completare;
 - o i **Cantieri minori**;
 - o il **Porto turistico**;
 - o la fascia costiera estesa fino a circa 130 m dal Porto turistico;
- un’**area retroportuale** per il solo porto di Ancona a sua volta formata da:
 - o la porzione di Area Fincantieri che, dietro all’area portuale, si spinge oltre la dividente demaniale fino al limite della proprietà di Fincantieri, e la porzione di nuovo Molo Clementino che, sempre a tergo dell’area portuale, raggiunge le mura storiche;

- la porzione di Porto storico ricompresa tra l'area portuale precedentemente individuata e le mura storiche, comprendente il tracciato della viabilità stradale di servizio, la Capitaneria di Porto, la parte interna del Molo Santa Maria, la Stazione ferroviaria Marittima e l'area della Dogana;
 - la zona del Mercato Ittico e della Fiera di Ancona – area destinata a servizi portuali e urbani;
 - le aree che si sviluppano a ridosso della biforcazione del Fosso Conocchio-cerniera della mobilità;
 - la zona ex ZIPA ad Est, tra cui lo stabilimento ex Tubimar;
 - la zona ex ZIPA ad Ovest, ospitante i cantieri nautici;
 - l'area RFI.
- le **aree di interazione porto – città** sono presenti per il solo porto di Ancona e così distinte:
- il fronte edificato che si sviluppa lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre da Piazza della Repubblica fino a rotatoria che immette su via Guglielmo Marconi e la strada stessa (Punto 0 della Tav. P.01.c.1);
 - la Mole Vanvitelliana (Punto 1 della Tav. P.01.c.1);
 - il tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima (Punto 2 della Tav. P.01.c.1).

Nel porto di Ancona l'ambito portuale comprende anche lo specchio acqueo delimitato dalla Diga settentrionale, dalla Diga foranea e dalla futura diga di protezione del Lungomare Nord; i bacini interni di Fincantieri e del Porto storico fino alla Mole Vanvitelliana e quelli dell'area dei Cantieri nautici e del Porto turistico.

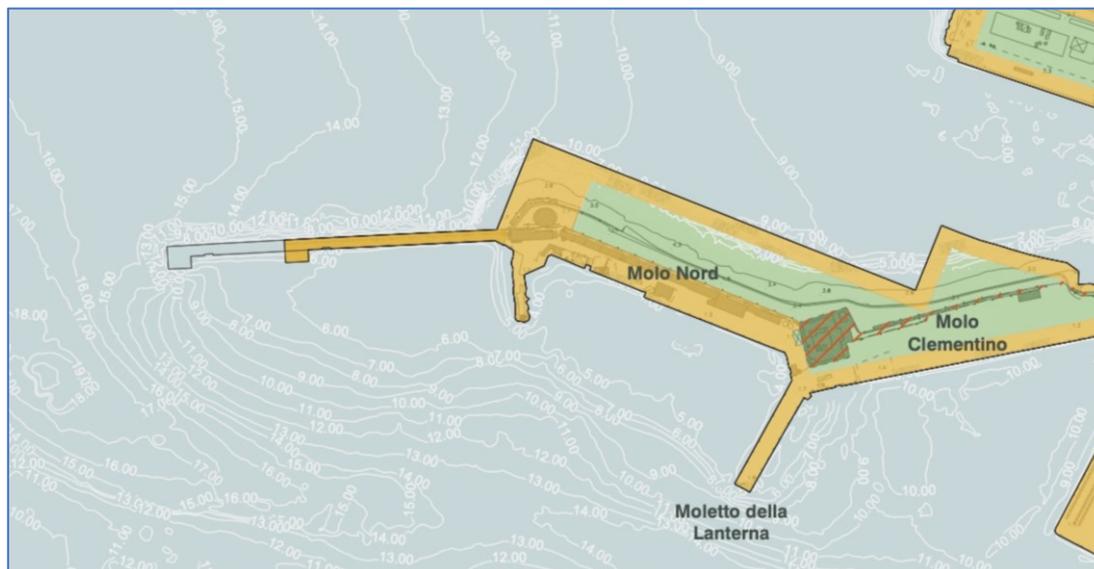
Il limite dell'Ambito portuale di Ancona e Falconara Marittima racchiude il complesso delle aree sopra individuate. Le tavole P.01.c.1, P.01.c.2 e P.01.c.3 "Aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città –" riportano anche il "Limite di PRP" che delimita le aree portuali e retroportuali che saranno, per l'appunto, oggetto della futura pianificazione portuale.

Per completezza, si riporta anche l'articolazione in aree portuali, retroportuali e di interazione porto – città delle due aree strategiche ai fini dello sviluppo del porto di Ancona di cui si è detto nel capitolo dedicato agli obiettivi di sviluppo, ovvero: il Lungomare Nord; il banchinamento esterno del Molo Clementino. Tale articolazione sarà ovviamente assunta definitivamente a seguito dell'approvazione delle opere previste.

Per il Lungomare Nord, sono individuate: come area portuale quella limitrofa al porto di Ancona, fino al radicamento della nuova opera di protezione la restante parte come area di interazione porto – città.



Per quanto riguarda il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino, l'area portuale si svilupperà per una larghezza trasversale al nuovo fronte di banchina funzionale alle esigenze di ormeggio e carico/scarico adibendo ad area retroportuale la restante parte fino all'attuale muro paraonde.



7.2 Porto di San Benedetto del Tronto

Nel vigente P.R.P. l'ambito portuale è attualmente articolato in due ambiti principali, in sotto ambiti ed aree individuate in base alla localizzazione ed all'assetto funzionale definiti dal PRP vigente.

I due ambiti principali sono così definiti:

- Ambito operativo del Porto (AOP):
- Ambito di interazione Città-Porto (AICP):

L'AICP è la porzione di territorio compresa dentro il perimetro del P.R.P. in cui collocare "altre" attrezzature portuali ma anche propriamente urbane e turistiche legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità, ad attività del settore primario (pesca e produzione); dove sono compresi gli innesti e gli affacci urbani rivolti a collegare il tessuto urbano con l'area portuale più permeabile. Rappresenta la cerniera tra l'ambito urbano e l'ambito portuale operativo vero e proprio. Questo ambito è a propria volta articolato in tre sub-ambiti: AICP.1 Servizi alla darsena turistica; AICP.2 Servizi alla pesca e al turismo all'interno del Porto; AICP. 3 Servizi alla nuova darsena di progetto. I sub-ambiti comprendono nove aree destinate appunto a servizi turistici, attività terziarie, pubblici esercizi, servizi alla cantieristica, impianti produttivi ed aree commerciali a servizio della pesca, etc. (vedi specifica tavola riportata nell'Allegato 4 desunta dall'elaborato grafico 11 del vigente P.R.P.)

Nel presente D.P.S.S. si mantengono previsione, conformazione ed articolazione dell'Ambito di interazione Città-Porto già individuato nel vigente P.R.P.

Nel D.P.S.S. l'Ambito operativo del Porto (AOP) (articolato nel vigente P.R.P. in 18 aree) viene invece suddiviso, ai sensi delle previsioni dell'art. 5 della L. 84/1994 così come recentemente novato, in "Aree Portuali (AP)" ed "Aree Retroportuali (ARP)" (vedi allegata Tav. P.02.c "Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città - Ambito portuale Porto di Porto di San Benedetto del Tronto").

Rispetto alle previsioni del P.R.P. delle 18 aree dell'attuale AOP confluiscono nelle AP le seguenti, così denominate: AOP.1.A - Bacino marittimo darsena turistica; AOP.1.B- Bacino marittimo porto peschereccio; AOP.1.C - Bacino marittimo darsena di progetto .

Vengono inserite anch'esse nelle AP, riducendone la superficie e destinandone quota parte a favore delle ARP insieme alle restanti aree delle attuali AOP, le seguenti aree: AOP.2.A - Banchine porto peschereccio e darsena turistica; AOP.2.E -Servizi alla darsena turistica; AOP.2.L - Servizi alla pesca; AOP.3.A - Darsena Nord - Banchine.

Si ribadisce che le AP sono aree operative strettamente connesse alle funzioni portuali primarie (bacino marittimo, banchine di accosto e ormeggio, aree carico e scarico delle merci, alaggio e varo, etc).

Invece le ARP sono aree destinate prevalentemente e/o essenzialmente a servizi portuali, viabilità di servizio, sedi delle Autorità Marittime, cantieristica, manutenzione e riparazione delle imbarcazioni, movimentazione e sosta mezzi, spazi polifunzionali a supporto delle attività portuali di pesca, diportistiche e turistiche, spazi a servizio delle attività connesse alla nuova darsena di progetto, etc.

Tenuto conto della forte interrelazione – anche in termini storico-culturali – tra la città di San Benedetto del Tronto ed il proprio porto, le ARP potranno altresì essere destinate ad attività di servizi a carattere culturale, sociale, commerciale e turistico, verificandone la compatibilità con le attività convenzionali di cui sopra (pesca, cantieristica, diporto) e regolamentandone interferenze ed intersezioni.

7.3 Porto di Pescara

La suddivisione dell'ambito portuale è rappresentata nella tavola allegata "P.03.c: Aree portuali, retroportuali e interazione porto-città – Porto di Pescara" cui si rimanda per una visione di insieme.

Le aree portuali, in armonia con il PRP vigente, includono:

- le opere foranee di difesa del Porto che comprendono: (i) le opere di difesa della Nuova Darsena di Ponente (nuovo porto da pesca); (ii) l'opera di difesa della darsena commerciale; (iii) l'opera foranea di difesa del terrapieno di Levante includendo anche la diga di sopraflutto del Porto Turistico; (iv) il Porto Turistico;
- la fascia di banchina della nuova darsena commerciale delimitata dal terrapieno lungo la nuova sponda in destra fluviale;
- la fascia di banchina della Nuova Darsena di Ponente delimitata a levante dalla nuova sponda in sinistra fluviale;
- la fascia di banchina dell'attuale sponda in destra fluviale, che si sviluppa dall'incrocio tra Via Andrea Doria con Via Bardet sino oltre il Ponte sul Mare.

Le aree retro-portuali sono così distinte:

- le superfici a tergo della fascia di area portuale della Nuova Darsena di Ponente sino al limite del PRP vigente;
- le superfici dell'esistente Porto Turistico intercluse tra la fascia di area portuale ed il limite del PRP vigente
- in destra fluviale a tergo della suddetta area portuale sino al varco di ingresso al porto commerciale comprendendo anche l'edificio attualmente denominato "stazione marittima".

Per quanto riguarda le aree di interazione porto città si sono individuate:

- al netto delle predette aree portuali e retro-portuali, le due fasce di connessione con il tessuto urbano poste lungo le sponde banchinate del Fiume Pescara e comprese tra il Ponte sul Mare (ciclo-

- pedonale) e il primo ponte verso monte che attraversa l'alveo fluviale (Via Paolucci);
- l'area compresa tra il Lungomare Papa Giovanni XXIII ed il Porto Turistico sino alle predette aree portuali e retroportuali poste in destra fluviale.

7.4 Porto di Ortona

La suddivisione dell'ambito portuale è rappresentata nella tavola allegata "P.04.c: Aree portuali, retroportuali e interazione porto-città – Porto di Ortona".

Con riferimento al PRP vigente, le aree portuali includono l'intero porto ricadente all'interno delle opere foranee sino alla viabilità esistente ad eccezione della fascia più a nord individuata come area retroportuale. Nel dettaglio tale area portuale, adiacente alla viabilità esistente, interessa l'area a tergo della Banchina Nord e la porzione interna del Molo Nord.

Di queste ultime, quella posta in adiacenza del radicamento a terra della diga Nord, include le strutture della Capitaneria di Porto, mentre quella posta nella zona mediana della banchina di riva, include gli insediamenti industriali.

Infine si è identificato come fascia di interazione porto-città, l'asse viario parallelo alla banchina di riva che si sviluppa dal molo Sud al molo Nord, che costituisce il collegamento stradale portuale e che include anche il percorso ciclo pedonale della "Via Verde della Costa dei Trabocchi".

7.5 Porto di Pesaro

La suddivisione dell'ambito portuale è rappresentata nella tavola allegata "P.05.c: Aree portuali, retroportuali e interazione porto-città – Porto di Pesaro."

In particolare si è delimitato come ambito portuale l'area compresa tra la sponda in destra idraulica del fiume Foglia, dalla foce sino al ponte della Strada Panoramica Adriatica, ed il limite a levante della presunta dividente demaniale marittima come desumibile dalla documentazione tecnica ad oggi disponibile, risalente anche al 1950-1953, *sulla base della quale si sono evidenziate delle criticità come peraltro ribadito anche recentemente dal Comune di Pesaro* ⁽⁶⁵⁾. *Al riguardo si precisa che nella individuazione del limite dell'ambito portuale si è assunta come "polilinea di riferimento" la posizione della "dividente demaniale" documentata dalla Direzione Regionale Marche dell'Agenzia del Demanio* ⁽⁶⁶⁾.

Si auspica che anche in ragione della delimitazione geografica contemplata ed attuata dal DPSS per la delimitazione dell'ambito portuale, nel breve termine venga concordata una "univoca definizione e materializzazione della dividente demaniale" che interessa il suddetto ambito portuale con il coinvolgimento attivo della Direzione Regionale Marche dell'Agenzia del Demanio con la Capitaneria di Porto, il Comune di Pesaro e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

⁶⁵ *Delibera della Giunta Comunale n.343 del 13/12/2022 avente ad oggetto" ATTO DI INDIRIZZO esito della richiesta formulata dalla CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO di cui al verbale del 28 luglio 2022 (prot. 106035 del 8.09.2022) e del verbale di CDS del 4.10.2022 ex art. 14-ter della l.241/90 (prot. n. 150345/2022)*

⁶⁶ *Facendo esplicito riferimento alla Nota trasmessa dalla Direzione Regionale Marche dell'Agenzia del Demanio alla Capitaneria di Porto di Pesaro ed alla AdSP-MAC (rif. prot. ARR-011636-16_10_2020) mettendo in conoscenza anche il Comune di Pesaro ed il MIT Provveditorato Interregionale OO.PP. Toscana, Marche e Umbria.*

In questa sede si precisa che la delimitazione geografica dell'ambito portuale delineata dal DPSS comunque non preclude ed inficia la nuova auspicabile ridefinizione della "dividente demaniale" altresì indispensabile per le finalità non solo della redazione del Piano Regolatore Portuale, per quanto attiene le aree portuali e retro-portuali, ma anche per altri atti di pianificazione e gestione territoriale, di competenza del Comune e della Regione afferenti le aree di interazione tra porto e città.

In sintesi, all'interno dell'ambito portuale delimitato dal DPSS, si sono individuate le aree di interazione porto città, considerando come tali le quelle intercluse tra la dividente demaniale e il limite, lato terra, delle aree retro-portuali che di fatto delimita l'ambito territoriale di pertinenza delle competenze di pianificazione, attuazione e gestione delle infrastrutture e funzioni portuali da parte della AdSP-MAC. Nel merito si è proceduto individuando come area portuale tutta la fascia perimetrale attualmente occupata dalle infrastrutture portuali articolate nelle banchine che interessano l'intero bacino portuale sino alle opere foranee (molo di sopraflutto a levante e sottoflutto a ponente) che ne delimitano l'imboccatura e l'avamposto. Le aree retroportuali sono state individuate conseguentemente considerando gli spazi portuali già sede o comunque potenzialmente riconducibili alle funzioni portuali o ad attività accessorie a queste ⁽⁶⁷⁾ o ad attività comprese tra la suddetta fascia perimetrale delle infrastrutture portuali (banchine, moli e dighe foranee) sino al limite di tutte le aree assoggettate alla giurisdizione della AdSP-MAC, ricomprendendo quindi anche le ulteriori aree pubbliche e private oltre quelle di stretta pertinenza della circoscrizione territoriale della AdSP-MAC. Nel dettaglio di questa suddivisione si propone di assumere come aree di interazione porto città quelle a stretto contatto con il tessuto urbano posto a levante del bacino portuale, mentre come aree retroportuali quelle poste a ponente sino alla dividente del demanio fluviale in sponda destra del fiume Foglia.

⁶⁷ Come elencate dall'art.4 comma 3 della Legge 84/1994 ovvero nel caso specifico dello stato di fatto del porto di Pesaro tenendo conto delle previsioni ed obiettivi di sviluppo delineati dal DPSS: a) commerciale e logistica; di servizio passeggeri ivi compresi i crocieristi; peschereccia; turistica e da diporto.

8 COLLEGAMENTI TERRESTRI DI ULTIMO MIGLIO

L'articolo 5, della L. n. 84/1994 al comma 1 stabilisce che il Documento di Programmazione Strategica di Sistema portuale (DPSS) è redatto, *lettera d)*, anche al fine di "individuare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema". Questa attività di programmazione portuale di sistema risulta fondamentale in quanto deve essere finalizzata ad individuare ed esplicitare le necessità di connessione alla rete infrastrutturale primaria, in aree al di fuori dell'ambito portuale, a salvaguardia della operatività degli stessi porti e vincola, dopo l'acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale, l'ente locale competente ad adottare gli strumenti urbanistici necessari alla loro realizzazione e/o completamento.

Di seguito sono quindi definiti, per ciascuno dei porti appartenenti all'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, i collegamenti terrestri di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario.

8.1 Porti di Ancona e Falconara

I collegamenti terrestri di ultimo miglio sono rappresentati nella tavola allegata "P.03.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Falconara Marittima" cui si rimanda per una visione di insieme.

Per quanto riguarda la rete viaria principale a servizio del porto di Ancona, questa è costituita dall'Autostrada A14 Adriatica Bologna-Bari-Taranto che permette il collegamento sia verso Bologna, il Nord Italia ed il Centro Europa sia verso le altre regioni costiere adriatiche del Centro e Sud Italia. L'Autostrada è accessibile tramite due caselli: Ancona Nord – Jesi e Ancona Sud – Osimo. A completare la rete viaria principale sono la variante di Ancona della SS 16 Adriatica, che allontanandosi dal centro urbano di Falconara Marittima, riceve la SS 76 della Val D'Esino proveniente da Fabriano e Perugia e funge poi da variante di Ancona. A sud della città, tramite una breve ulteriore variante, la strada riprende il tracciato originario in corrispondenza del casello Ancona Sud-Osimo dell'A14. Attraverso la SS76 è possibile infine raggiungere il casello sull'Autostrada A14 di Ancona Nord - Jesi.

Il collegamento viario di ultimo miglio tra l'area portuale e la rete stradale primaria risulta quindi così definito: via Mattei, viabilità di accesso/uscita dell'area portuale che, superando in sopraelevazione l'attraversamento dei binari ferroviari raggiunge la strada costiera via Flaminia per poi proseguire lungo via Conca, attraversando l'area delle Torrette e finalmente incrociare la tratta urbana della variante della SS16. Il percorso si sviluppa sempre con viabilità ad unica carreggiata con sezione variabile ad una o due corsie per senso di marcia.

Il collegamento verso il porto passando dall'asse attrezzato Nord-Sud, da viale De Gasperi, viale Marconi e dal viadotto della SS 681 non è invece da considerare come collegamento di ultimo miglio in quanto tale percorso si sovrappone ad una parte importante della viabilità cittadina già oberata da altri utenti ed inoltre non è utilizzabile dai veicoli pesanti per le pendenze accentuate che si incontrano nella tratta interna alla città di Ancona e che hanno quindi imposto l'istituzione di un limite di circolazione per tutti i veicoli di peso superiore a 7,5 t.

Per quanto riguarda gli interventi in corso di realizzazione o programmati nel prossimo futuro, bisogna rilevare che è previsto a) l'ampliamento a 4 corsie della variante di Ancona della SS16 tra Falconara e Baraccola in corrispondenza dell'intersezione a livelli sfalsati con l'Asse attrezzato Nord-Sud; b) il

collegamento del porto di Ancona alla rete viaria principale. Il primo intervento, nel tratto compreso tra Falconara e Torrette di Ancona, è ormai in corso di realizzazione visto che i primi cantieri sono partiti durante l'estate del 2021. I lavori riguardano una tratta di circa 7,2 km e dovrebbero durare circa 3 anni. Il secondo intervento, riguarda invece la realizzazione del nuovo collegamento tra la SS16 e il Porto di Ancona – Ultimo Miglio di connessione. Il progetto definitivo redatto dall'ANAS e trasmesso al Comune di Ancona nel mese di giugno del 2022 ai fini della relativa Conferenza di Servizi, è in corso di approvazione e prevede la realizzazione di un nuovo collegamento viario di estesa pari a circa 3,5 km, tra via Mattei e la SS 16 all'altezza della frazione di Torrette, in corrispondenza del tratto della statale per la quale Anas ha in corso di esecuzione i lavori di raddoppio, da 2 a 4 corsie, finanziati nell'ambito del Contratto di Programma 2016-2020. Per fare "spazio" alla nuova infrastruttura è previsto lo spostamento della via Flaminia lungo il mare per un tratto di 1,8 km. La complessiva soluzione infrastrutturale prevede, oltre al collegamento stradale con la rotatoria di Torrette sulla statale 16 e allo spostamento della Flaminia, lo spostamento verso mare del tracciato ferroviario, ottenuto tramite il riempimento con un terrapieno di una fascia di litorale (progetto RFI "Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria"). Il progetto adotta una sezione di categoria C1" "extraurbana secondaria" ex DM 05.11.2001 e un tracciato, risultato di un adattamento alle problematiche geomorfologiche presenti, suddiviso in due tratti distinti: un primo tratto parallelo alla costa che è di fatto un adeguamento in sede della strada esistente (via Flaminia), in cui non vi sono mutazioni apprezzabili dello stato attuale e di conseguenza alterazioni alla stabilità del pendio attuale; un secondo tratto in cui si attraversa la zona al confine ovest della frana di Ancona adottando dei raggi di curvatura al limite consentito dalla normativa pur di limitare l'interferenza con la zona cartografata dal PAI.



Figura 8-1 - Corografia generale del nuovo collegamento viario verso il porto di Ancona

Una volta realizzato questo progetto, il collegamento viario di ultimo miglio tra l'area portuale e la rete stradale primaria risulta quindi così ridefinito: via Mattei, viabilità di accesso/uscita dell'area portuale che, superando in sopraelevazione l'attraversamento dei binari ferroviari raggiunge il nuovo collegamento fino alla immissione con la variante della SS16, all'altezza della frazione di Torrette. Il percorso si sviluppa sempre con viabilità ad unica carreggiata con sezione ad una corsia per senso di marcia.

Il progetto permette di dividere il traffico cittadino da quello diretto al porto così superando le attuali problematiche di convivenza forzata delle varie componenti (traffico veicolare leggero diretto ad Ancona e traffico pesante portuale), accentuate dalla presenza di intersezioni a raso e sezione in alcuni tratti ad una corsia per senso di marcia. Inoltre, il nuovo collegamento rende facilmente raggiungibili, attraverso la variante della SS 16, gli svincoli della Autostrada A14 di Ancona Nord – Jesi e Ancona Sud – Osimo. Il mantenimento dell'attuale assetto dello svincolo tra via Flaminia e via Mattei continua a rendere possibile l'accesso al porto dalla città di Ancona utilizzando via Marconi e il viadotto della SS 681.

Il collegamento viario di ultimo miglio individuato risulta coerente con il quadro urbanistico e programmatico di sviluppo della mobilità esistente. Il nuovo collegamento è anche derivato da un apposito Protocollo di intesa interistituzionale tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità Portuale, RFI e Anas per la realizzazione del lungomare nord (Ancona) sottoscritto nel 2017. Uguale compatibilità si osserva rispetto al Programma di Governo della Regione Marche 2020-2025 "Ricostruiamo le Marche". La Missione 10 – Trasporti e diritto alla mobilità illustra le prospettive di sviluppo del settore per il triennio 2021/2023 rispetto alle quali risulta fondamentale il potenziamento dei "core asset" costituito dal porto di Ancona, dall'aeroporto di Falconara Marittima e dall'interporto di Jesi. La connessione veloce e sostenibile dei tre scali, unita a una loro sana gestione, rappresenta il prerequisito del rilancio del sistema trasportistico regionale. In relazione alla programmazione dell'amministrazione comunale di Ancona, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), documento di indirizzo di sviluppo del sistema della mobilità, è in corso di redazione e risulta occasione di interazione con l'Autorità di sistema per ripensare l'intero sistema viario all'interno del porto, migliorare l'interazione viaria e l'accessibilità tra città e porto, sviluppare un sistema di trasporto pubblico moderno e sostenibile oltre che presidiare l'operazione lungomare Nord di nuovo collegamento alla viabilità primaria.

In una ottica di più lungo periodo, il PRG della città di Ancona prevede la realizzazione di due collegamenti diretti tra il porto e l'autostrada A14: il primo con il casello di Ancona Sud e l'Asse Attrezzato ed il secondo verso un nuovo casello di Ancona Ovest, in località Casine di Paterno. Si tratta in entrambi i casi di infrastrutture con sezione di categoria B (extraurbana principale), carreggiate separate e doppia corsia per ogni senso di marcia.

La rete ferroviaria a servizio del porto di Ancona è la linea ferroviaria Adriatica che collega Bologna con Bari. I collegamenti ferroviari esistenti sono quelli verso nord (Bologna e Milano), verso ovest (Roma) e verso sud (Pescara, Bari e Lecce). Altri collegamenti, di carattere regionale, si sviluppano sulla linea per San Benedetto del Tronto e Pescara, sulla linea verso Rimini e Bologna, e sulla linea verso Fabriano, Foligno, Terni e Roma.

La stazione di Ancona Centrale è la stazione principale di Ancona, posizionata a circa 1,5 km dal centro cittadino, ed è ubicata sulle linee Ancona – Bologna ed Ancona – Pescara, oltre ad essere capolinea della linea per Roma. La stazione e gli impianti ferroviari limitrofi si trovano a ridosso del confine con l'area portuale facilitando così il collegamento ferroviario verso lo scalo portuale attraverso dei raccordi ferroviari di ridotta

lunghezza. Nel dettaglio, si possono distinguere tre differenti raccordi verso il porto. Il primo raccordo parte dalla stazione di Ancona Centrale ed è utilizzato solo dai treni passeggeri per raggiungere la stazione di Ancona Marittima. Tale ultima stazione, situata all'interno del porto, era interessata da un discreto traffico con treni di carattere regionale che facilitavano l'accesso verso il centro storico e i vari poli di attrazione presenti nel porto vecchio (stabilimento Fincantieri, Istituto Nautico, etc.). La stazione e il servizio attualmente non sono più operativi ma il raccordo non è stato dismesso ad eccezione della linea aerea e il fascio binari della stazione è ancora presente nell'area di fronte alla banchina 15.

Il secondo raccordo, invece ancora operativo, è dedicato esclusivamente al trasporto merci e staccandosi dal fascio merci della stazione centrale di Ancona, con una asta di manovra di circa 470 m, raggiunge il Porto commerciale costeggiando la stessa via Mattei e il Fosso Conocchio lato terra e lo penetra all'altezza della vasca di colmata. Il fascio binari attuale è composto da 5 binari a servizio delle banchine del Porto Commerciale, della lunghezza di 250-300 m. La ridotta lunghezza del fascio di binari impone, in caso di colonna di carri in arrivo più lunga di 257 m, una movimentazione e una divisione in più blocchi del treno sui binari del terminal, incidendo notevolmente sui tempi di carico/scarico che attualmente si attestano intorno alle 5 ore per convoglio.

L'Autorità portuale ha sviluppato, con il cofinanziamento della Regione Marche, un intervento di riqualificazione del fascio binari esistente che, ormai, è in fase avanzata di progettazione. L'intervento prevede l'estensione dei binari ferroviari fino alla lunghezza di 550 metri e la necessaria modifica della viabilità interna del porto e del terminal commerciale oltre che il riposizionamento del varco doganale e dei controlli di sicurezza per l'accesso al terminal. L'intervento ha l'obiettivo di consentire l'arrivo e la partenza dei treni e la composizione dei convogli direttamente nel terminal commerciale del Porto di Ancona. In questo modo potrebbero partire efficienti servizi intermodali per il trasporto di semirimorchi con l'obiettivo strategico di rafforzare il collegamento marittimo con il porto di Igoumenitsa al fine di potenziare i servizi dell'Autostrada del Mare Adriatico che collega l'Europa Centrale ed Occidentale con il Mediterraneo Sud-Orientale.

Il terzo raccordo parte sempre dal fascio binari della stazione centrale di Ancona, attraversando l'area del Mandracchio e prosegue nel Porto Storico spingendosi fino al Molo XXIX settembre. Anche in questo caso il raccordo non è attualmente operativo.

Il secondo raccordo rappresenta il collegamento ferroviario di ultimo miglio e può essere considerato pienamente adeguato a sostenere le esigenze di sviluppo del trasporto su ferro per le merci imbarcate e sbarcate in porto.

8.2 Porto di San Benedetto del Tronto

I collegamenti terrestri di ultimo miglio sono rappresentati nella tavola allegata "P.04.a Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di San Benedetto del Tronto" cui si rimanda per una visione di insieme.

La rete viaria principale è costituita dall'Autostrada A14 che permette il collegamento sia verso Bologna ed il Nord Italia sia verso le altre regioni costiere adriatiche del Centro e Sud Italia. Oltre l'Autostrada A14 a sud di San Benedetto del Tronto, la rete viaria principale è costituita anche dal raccordo Ascoli Piceno – Porto d'Ascoli. Ulteriore supporto alla viabilità primaria è anche dato dalla SS16 Adriatica, anche se in molte parti attraversa i centri urbani e non risulta quindi utilizzabile dal traffico di veicoli pesanti.

Il collegamento con la rete stradale primaria richiede lo spostamento lungo il lungomare sia in direzione nord sia in direzione sud con l'obiettivo di raggiungere prima la strada statale SS16 e poi l'Autostrada A14 (E55) con il casello di Grottammare a nord e quello di San Benedetto del Tronto - Ascoli Piceno a sud. In altre parole, l'accesso al porto avviene utilizzando la viabilità cittadina in sovrapposizione a tutte le altre componenti della mobilità. Tenuto conto degli obiettivi e delle strategie di sviluppo di questo scalo portuale che non prevedono lo sviluppo di traffici commerciali, l'operatività del porto non richiede l'esplicitazione di un collegamento viario di ultimo miglio, appositamente realizzato con l'obiettivo primario di assicurare un accesso al porto prioritariamente riservato al traffico portuale.

Tale scelta risulta comunque in linea e compatibile con quanto previsto nel vigente PRP che ha come obiettivi quelli di a) separare i flussi operativi strettamente portuali da quelli stradali cittadini; b) migliorare l'accessibilità al Porto sia ciclo pedonale che veicolare, tramite l'adeguamento dei sottopassi ferroviari di attraversamento della ferrovia Adriatica e con la creazione ex novo di un sottopasso fra Via Manzoni e Piazza del Pescatore; c) collegare il porto al casello di Grottammare posto circa 2,5 km a Nord del Porto individuando due alternative praticabili: creare un sottopasso alla ferrovia su via D'Annunzio in corrispondenza della rotatoria dell'ex Stadio "F.lli Ballarin", ovvero realizzare un collegamento, sempre in sottopasso, dal lungomare di Grottammare da comprendersi all'interno del progetto di una bretella collinare di scorrimento veloce che colleghi l'attuale circonvallazione di S. Benedetto interrotta in zona S. Lucia con il casello di Grottammare. Nel 2019 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Comune di S. Benedetto del Tronto e l'Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico con il quale i due Enti si impegnavano a collaborare per l'attuazione delle previsioni del vigente PRP.

Allo stato attuale non dovrebbero esistere, per quanto di nostra conoscenza, altri documenti urbanistici e programmatici di sviluppo della mobilità esistente oltre a quanto riportato.

Il Porto di S. Benedetto del Tronto è privo di un collegamento alla rete ferroviaria. Tale mancanza risulta comunque compatibile non solo con i traffici e le attività già in essere nel porto ma anche le previsioni e gli obiettivi di sviluppo contemplati dal presente DPSS.

8.3 Porto di Pescara

I collegamenti terrestri di ultimo miglio sono rappresentati nella tavola allegata "P.05.a Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Pescara" cui si rimanda per una visione di insieme.

La rete viaria principale è costituita dall'Autostrada A14 che permette il collegamento sia verso Bologna ed il Nord Italia sia verso le altre regioni costiere adriatiche del Sud Italia. Oltre l'Autostrada A14, la rete viaria principale è costituita anche dall'Autostrada A25 che collega la città di Pescara con le aree interne della regione Abruzzo e con Roma. Un ulteriore grande asse di viabilità, sempre a scorrimento veloce, è quello della Circonvallazione di Pescara (SS 714) che, partendo dal confine con Montesilvano, costeggia tutto il perimetro urbano interno del capoluogo adriatico fino a terminare in prossimità della costa al confine con Francavilla a Mare. Lungo il suo tragitto di circa dodici km sono attualmente in funzione tre uscite (via Prati/ospedale, asse attrezzato, aeroporto) e due prolungamenti in direzione nord-sud.

Il collegamento viario di ultimo miglio è costituito dal cosiddetto Asse attrezzato, il collegamento a scorrimento veloce tra le città di Chieti e Pescara. Questo assicura un collegamento veloce e diretto con la rete stradale primaria sia per il lato nord dello scalo raggiungibile dal ponte situato alla penultima uscita sia il lato sud posto subito dopo la fine dell'Asse attrezzato. Questa infrastruttura viaggia in sopraelevazione

lungo il fiume Pescara con una sezione di due corsie per senso di marcia e ingressi ed uscite attraverso apposite rampe, attraversando tutta la parte terminale della Val Pescara tra la via Tiburtina e l'alveo del fiume Pescara. In particolare, l'Asse attrezzato permette il raggiungimento del casello dell'Autostrada A14 di Pescara Ovest – Chieti e lo svincolo con la SS714, la Tangenziale di Pescara. Dall'Autostrada A14 si raggiunge poi il nodo di interscambio con l'Autostrada A25 che porta verso le aree interne dell'Abruzzo e la città di Roma.

In relazione all'Asse Attrezzato bisogna inoltre segnalare che esiste una proposta di ATF del PRP, presentata nel mese di maggio del 2022, che, tra i vari interventi contenuti, prevede di progetto di prolungare l'Asse Attrezzato di Pescara con la realizzazione di un tronco stradale di penetrazione a raso dentro l'area portuale. Il progetto prevede: la realizzazione di un prolungamento dell'Asse Attrezzato come Strada Urbana di quartiere tipo "E" dentro l'area portuale; l'istituzione di un senso unico di marcia in direzione monte/mare di via Andrea Doria; la realizzazione di una nuova rotatoria all'altezza di via Bardet, con occupazione di parte della banchina; la realizzazione di una diversa rotatoria all'incrocio tra il prolungamento dell'asse attrezzato e il Lungomare Cristoforo Colombo; la realizzazione di una barriera tra la nuova strada e la banchina, costituita da un muretto di recinzione del nuovo perimetro doganale; la riqualificazione della banchina residua mediante arredamento urbano. La realizzazione di tale intervento dovrebbe dividere le componenti di traffico provenienti o dirette al porto dal traffico veicolare cittadino che insiste su via Andrea Doria.

Il collegamento viario di ultimo miglio individuato risulta coerente con il quadro urbanistico e programmatico di sviluppo della mobilità esistente per la città di Pescara. In particolare, il PUMS di Pescara approvato nel dicembre del 2017 riconosce il porto come un importante polo di attrazione ma non prevede interventi sul tessuto viario urbano per migliorare l'accessibilità all'area portuale, facilmente raggiungibile già oggi grazie all'Asse attrezzato.

Il Porto di Pescara è privo di un collegamento alla rete ferroviaria. Tale mancanza risulta comunque compatibile non solo con i traffici e le attività già in essere nel porto ma anche con le previsioni e gli obiettivi di sviluppo contemplati dal presente DPSS.

8.4 Porto di Ortona

I collegamenti terrestri di ultimo miglio sono rappresentati nella tavola allegata "P.06.a Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ortona" cui si rimanda per una visione di insieme.

Per quanto riguarda la rete viaria primaria, questa è costituita dalla Autostrada A14 che permette un collegamento sia verso il Nord Italia sia verso il Molise e la Puglia in direzione opposta e dalla SS 16 Adriatica che, a differenza di quanto avviene in molti altri centri lungo la costa adriatica, viaggia tangenziale al centro abitato di Ortona. La SS 16 risulta una valida alternativa all'autostrada per i veicoli pesanti diretti a Pescara e Chieti e ad altre aree industriali di una qualche importanza. Questo fenomeno è dovuto da una parte alla vicinanza di queste aree, distanti non molto più di una ventina di km e dall'altra parte, dalla relativa lontananza dal porto del casello di Ortona sulla A14.

Il collegamento viario di ultimo miglio per l'accesso al porto è costituito da via Cervana che, attraverso un sovrappasso, supera la linea ferroviaria Adriatica e raggiunge la strada statale SS 16. Il collegamento viario di ultimo miglio è poi completato dalla strada provinciale Santa Liberata che, dopo un piccolo tratto sulla SS 16, parte dallo svincolo in corrispondenza dell'Ospedale di Ortona e permette di raggiungere il casello sulla A14. Il collegamento con l'Autostrada A14 risulta meno agevole di quello possibile attraverso la SS 538 con un

percorso di circa 3,4 km in quanto, dalla SS 16, non è permesso il transito su viale Margherita d'Austria ai veicoli pesanti, in particolare a quelli con massa a pieno carico superiore alle 6,5 t. I veicoli pesanti sono invece costretti a seguire l'altro percorso lungo circa 5,9 km.

Il collegamento viario di ultimo miglio individuato risulta coerente con il quadro urbanistico e programmatico di sviluppo della mobilità esistente per la città di Ortona. In particolare, non esistono documenti urbanistici e programmatici di sviluppo della mobilità esistente oltre al PRG e al PRP vigenti. Entrambi i documenti riconoscono la necessità di una connessione stradale con la SS 16 e il casello autostradale di Ortona. La Variante adottata al PRG, all'art. 34 delle NTA relativo alla Zona F2 Porto Commerciale e Industriale, suggerisce la realizzazione della strada di connessione con la statale Adriatica a monte della ferrovia, sul tracciato della vecchia strada provinciale. Proposta in qualche maniera simile è anche presente nel PRP vigente dove però il collegamento previsto raggiunge la SS 16 e il casello autostradale attraverso un collegamento stradale suddiviso in tre tratte funzionali: la prima in uscita dal porto in direzione nord, una seconda di collegamento con la SS 16 transitando nell'area ancora non urbanizzata che separa il centro storico di Ortona dai quartieri nuovi ed infine una terza tratta tra la SS 16 e il casello di Ortona con uno sviluppo in parallelo a quello della SS 538. La realizzazione di questa soluzione di collegamento diretto risulta ad oggi molto complicata in quanto il primo tratto andrebbe ad interferire con gli interventi di riqualificazione già realizzati lungo la costa quali ad esempio la pista ciclopedonale denominata la Via Verde della Costa dei Trabocchi, in un'area dalla morfologia complessa. In questo contesto, risulta quindi utile ribadire l'efficacia dell'alternativa già esistente di via Cervana che raggiunge senza nessuna interferenza dopo qualche centinaio di metri dall'uscita del porto la SS 16. L'accesso diretto al casello sarebbe poi possibile se venisse realizzata la terza tratta del progetto previsto dalla proposta di PRP (2010) tra la SS 16 e il casello autostradale.

Il Porto di Ortona è situato a poca distanza dalla stazione ferroviaria di Ortona ed è dotato di un binario di raccordo che unisce il molo nord con la stazione ferroviaria. Il binario di raccordo è lungo qualche centinaio di metri e si raccorda al quarto binario della stazione che, in questi casi, funge da binario di arrivo/partenza. Questo raccordo rappresenta il collegamento ferroviario di ultimo miglio.

8.5 Porto di Pesaro

I collegamenti terrestri di ultimo miglio sono rappresentati nella tavola allegata "P.07.a Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Pesaro" cui si rimanda per una visione di insieme.

La rete viaria principale è costituita dall'Autostrada A14 e dalla SS16 Adriatica. La prima assicura un collegamento diretto e rapido sia verso Bologna ed il Nord Italia sia verso gli altri centri lungo la costa adriatica fino a Bari. La seconda permette di raggiungere invece gli altri centri limitrofi situati lungo la costa attraversando aree urbane come quella di Pesaro.

Il collegamento con la rete stradale primaria richiede l'attraversamento del centro urbano attraverso la tratta urbana della SS16 e il primo tratto della cosiddetta Strada del Montefeltro da cui è possibile accedere alla Autostrada A14 (E55) con il casello di Pesaro-Urbino. La tratta urbana della SS16 è raggiungibile seguendo via Gorizia, poi la strada Panoramica Adriatica per attraversare il fiume Foglia ed infine il Lungofoglia Caboto. Il percorso per accedere al porto è lungo circa 7 km ed è sostanzialmente quasi tutto interno ad aree urbane edificate su viabilità ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia. In altre parole, l'accesso al porto avviene utilizzando la viabilità cittadina in sovrapposizione a tutte le altre componenti della mobilità. Tenuto conto degli obiettivi e delle strategie di sviluppo di questo scalo portuale che non prevedono lo sviluppo di

traffici commerciali, l'operatività del porto non richiede l'esplicitazione di un collegamento viario di ultimo miglio, appositamente realizzato con l'obiettivo primario di assicurare un accesso al porto prioritariamente riservato al traffico portuale.

Tale scelta risulta comunque in linea e compatibile con quanto previsto nel vigente PUMS, adottato dalla Giunta Comunale nel novembre del 2017, che prevede interventi per sviluppare una mobilità più sostenibile (Bicipolitana, rete del trasporto pubblico, ZTL, parcheggi di interscambio, etc.) ma non prevede niente per quanto riguarda l'area portuale che non è nemmeno citata come polo di attrazione di un certo rilievo. Risulta utile segnalare anche che la eventuale realizzazione del casello autostradale di Pesaro Sud non risulta di fondamentale importanza per l'area portuale e il traffico gravitante su di essa.

Il Porto di Pesaro è privo di un collegamento alla rete ferroviaria. Tale mancanza risulta comunque compatibile non solo con i traffici e le attività già in essere nel porto ma anche le previsioni e gli obiettivi di sviluppo contemplati dal presente DPSS.