



REGIONE MARCHE

SERVIZIO Governo del Territorio Mobilità Infrastrutture
P.F. Infrastrutture ferroviarie, Mobilità Logistica

PIANO REGIONALE INFRASTRUTTURE, TRASPORTO MERCI, LOGISTICA

Scheda **2**
PORTO DI ANCONA

INDICE

1	Il Contesto Attuale della portualità adriatica	2
1.1	Il Quadro infrastrutturale delle regioni adriatiche	2
1.2	La Connessione delle regioni adriatiche ai corridoi europei	2
1.2.1	Il Corridoio 5	2
1.2.2	Il Corridoio 8	3
1.2.3	Il Corridoio Bar-Belgrado-Timisoara	4
2	Le caratteristiche dello scalo portuale di Ancona	5
2.1	Caratteristiche tecnico-strutturali	5
2.2	Collegamenti infrastrutturali	13
2.3	Volumi di traffico e merceologie	15
2.4	Rotte e bacini di traffico	19
2.4.1	Rinfuse	19
2.4.2	Container	20
2.5	Specializzazione terminalistica	21
2.6	Condizioni ambientali e di contesto	22
2.7	Assetto istituzionale ed organizzativo	23
3	Il Quadro attuale delle competitività	24
3.1	La competitività in termini di mercato e rotte	24
3.2	La competitività nelle operazioni e nei servizi portuali	25
4	Potenziale sviluppo ed opportunità per i porti adriatici	26
4.1	Le previsioni di traffico	26
4.2	Orizzonti e potenzialità del traffico marittimo nell'Adriatico	28
4.3	I piani di sviluppo	27
4.4	Gli investimenti e le opere programmate	29
4.5	Dragaggi e vasca di colmata	30
4.6	Il recupero del waterfront	30
5	Azioni in tema di logistica	30
5.1	Lo sviluppo dell'intermodalità	31
5.2	Piattaforma logistica ex scalo Marotti	32-33
5.3	Il Programma "Autostrade del mare"	33
5.4	Strategie collaborative	35

1 Il Contesto Attuale della portualità adriatica

1.1 Il Quadro infrastrutturale delle regioni adriatiche

Attualmente le regioni adriatiche sono dotate di un potente sistema infrastrutturale nord-sud, che le connette longitudinalmente, costituito dalla Statale 16, dall'autostrada A14 e dalla ferrovia Adriatica.

Complessivamente tale fascio di infrastrutture costituisce un "Corridoio", denominato Corridoio Adriatico, al cui completamento autostradale, nel tratto litoraneo Ravenna-Venezia, sono legate le opportunità di connessione veloce via terra tra i vari porti (trasporto su gomma). Più complessa appare la rete ferroviaria, che potrà trovare un miglioramento anche per il trasporto merci dalla realizzazione dei tratti previsti in AV, che libereranno molte potenzialità di tracce sulle linee ordinarie. Purtroppo l'Alta velocità non riguarda la linea adriatica e quindi i miglioramenti saranno solo indiretti.

Le relazioni del Corridoio adriatico verso il nord e l'est Europa si sviluppano attraverso il Tarvisio verso Austria ed Ungheria, e attraverso il Brennero verso Austria e Germania. Possono contare su una rete consolidata di interporti nelle regioni settentrionali adriatiche (a Udine, Trieste, Padova, Verona, Bologna), mentre in quelle centrali è in fase di avvio l'interporto di Jesi e di costruzione quello di Val Pescara.

Il Corridoio 5 est-ovest da Barcellona a Kiev intercetta il Corridoio Adriatico in corrispondenza dei nodi portuali di Venezia e Trieste, garantendo le relazioni con l'area padana. Migliorata nei tratti autostradali e potenziata attraverso la linea ferroviaria AV/AC, questa direttrice potrà svolgere un ruolo fondamentale di distribuzione trasversale dei traffici per il nord Italia.

I porti adriatici sono poi connessi trasversalmente da alcune bretelle come la Ancona-Roma, ferrovia in corso di raddoppio; la Ravenna-A14 autostradale, ma sono anche utilizzabili le due tratte autostradali A24 Teramo-Roma e A25 Pescara-Roma.

Più difficili sono i collegamenti trasversali al sud, sia autostradali che ferroviari, che sostanzialmente sono indirizzati su Napoli.

1.2 La Connessione delle regioni adriatiche ai corridoi europei

1.2.1 Il Corridoio 5

Il Corridoio 5 è l'asse che collega Venezia-Trieste/Koper con Lubiana-Maribor-Budapest, con diramazioni verso Rijeka, Bratislava e Ploce. Sviluppa una lunghezza di circa 3000 km per le ferrovie e 2850 km per le strade.

Nel gennaio del 2004 è stato istituito il Segretariato permanente a Trieste con il compito di fornire assistenza agli Stati coinvolti nello sviluppo di progetti di infrastrutture lungo il corridoio.



Forte impulso alla realizzazione del Corridoio è derivato dalla decisione del Parlamento europeo di approvare, tra i 30 progetti di interesse prioritario che ridefiniscono le reti di trasporto transeuropee, l'asse ferroviario Lione-Trieste-Lubiana-Budapest, compreso all'interno del Corridoio.

Il tracciato della nuova linea ferroviaria prevede un percorso che da Trieste va a Divaca, per proseguire con alternanza di gallerie, rilevati e viadotti fino a Lubiana. È prevista anche una bretella per Koper.

All'inizio del 2006 è stato approvato il finanziamento dello studio di fattibilità da completare nel 2008.

Nel febbraio 2006 è stata siglata un'intesa per la realizzazione di una commissione mista italiana/slovena con il compito di seguire la progettazione e stendere il trattato internazionale che permetterà la realizzazione dell'opera ferroviaria. Sul fronte stradale sono in corso una serie di opere in Italia che hanno un impatto diretto sul Corridoio: il passante di Mestre, i cui lavori sono previsti per la fine del 2008, ma scivoleranno al successivo anno; la pedemontana veneta-collegamento A4-A27, previsto per il 2011; la terza corsia sull'autostrada Venezia-Udine; il raccordo autostradale del porto di Trieste con l'A4, previsto per il 2009.

1.2.2 Il Corridoio 8

Il Corridoio 8 si sviluppa sulla direttrice Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Varna e prevede l'interconnessione marittima verso i porti di Bari e Brindisi. Sono previste diverse bretelle di collegamento con Grecia, Albania e Bulgaria; il Corridoio 8 intercetta il Corridoio 4, il cui terminale è Istanbul: si tratta quindi di un asse strategico tra il Mare Adriatico e il Mar Nero.

Sotto il profilo infrastrutturale è costituito da un sistema di trasporto multimodale, che comprende porti, aeroporti, interporti, 960 km di strade e 1270 km di ferrovie.

Il Corridoio non dispone però di un proprio budget finanziario e pertanto per il finanziamento dei relativi progetti è necessario ricorrere a strumenti finanziari di diversa provenienza (PHARE, TACIS, ISPA per i paesi in pre-adesione). Nel 2002 è stato dato il via all'istituzione dello Steering Committee (SC), con la firma del Memorandum of Understanding tra Italia, Albania, FYR, Macedonia, Bulgaria, Grecia e Turchia ed è stato deciso la collocazione del segretariato permanente a Bari.

Tra le principali funzioni svolte dal Segretariato il supporto allo SC e agli Stati membri nello sviluppo dei progetti di infrastrutture lungo il Corridoio, con la definizione del relativo monitoraggio finanziario.

Nel 2006 è stato presentato il primo studio sul settore ferroviario realizzato da Rete Ferroviaria Italiana.

Tale studio individua il tracciato ferroviario e le principali necessità sia di ammodernamento del tracciato principale sia di nuove linee ferroviarie per i rami secondari.

Sul fronte italiano RFI ha in programma alcuni interventi su Bari e Brindisi, e il completamento degli



ultimi tratti a semplice binario sulla direttrice adriatica. L'Anas dovrebbe fornire supporto tecnico nella redazione di uno studio di prefattibilità sugli interventi lungo l'asse stradale necessari a rendere operativo il percorso.

Il Corridoio apre di fatto una nuova via fondamentale per Macedonia e Albania, ma è altrettanto importante per le regioni italiane dell'Adriatico centro-meridionale, in quanto potrà consentire di estendere progressivamente verso oriente e le forme di collaborazione industriale e commerciale che sono già significative tra le due sponde adriatiche.

1.2.3 Il Corridoio Bar-Belgrado-Timisoara

Vi è poi un terzo Corridoio: Bar-Belgrado-Timisoara. Lo studio di fattibilità sull'accesso logistico al Corridoio Bar-Belgrado è stato promosso dall'agenzia nazionale della logistica con la missione di facilitare la proiezione logistica nazionale sull'area serba.

L'analisi è concentrata sulle potenzialità economiche ed infrastrutturali di tale Corridoio, quale strumento di collegamento tra i mercati del centro Italia e nei paesi balcanici.

Dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali il sud e parte del centro Italia accedono all'area balcanica prevalentemente attraverso la via marittima e poi su gomma con destinazioni principali in Croazia e Albania, ma anche Bulgaria e Romania.

Tra i porti che presentano le maggiori potenzialità per garantire l'accesso al cuore dei Balcani va sicuramente annoverato il porto di Bar. La congiunzione ferroviaria tra l'Adriatico e i Balcani da Bar è infatti la più breve: si tratta di soli 467 km con una ferrovia a binario unico elettrificata.

Per rendere facilmente utilizzabile il collegamento Bar-Belgrado per i commerci tra l'Adriatico, il Montenegro, la Serbia e oltre, occorre lavorare molto sulle attrezzature del porto, sul potenziamento delle connessioni con il retroterra, con parziale rifacimento della tratta ferroviaria e anche di quella stradale.

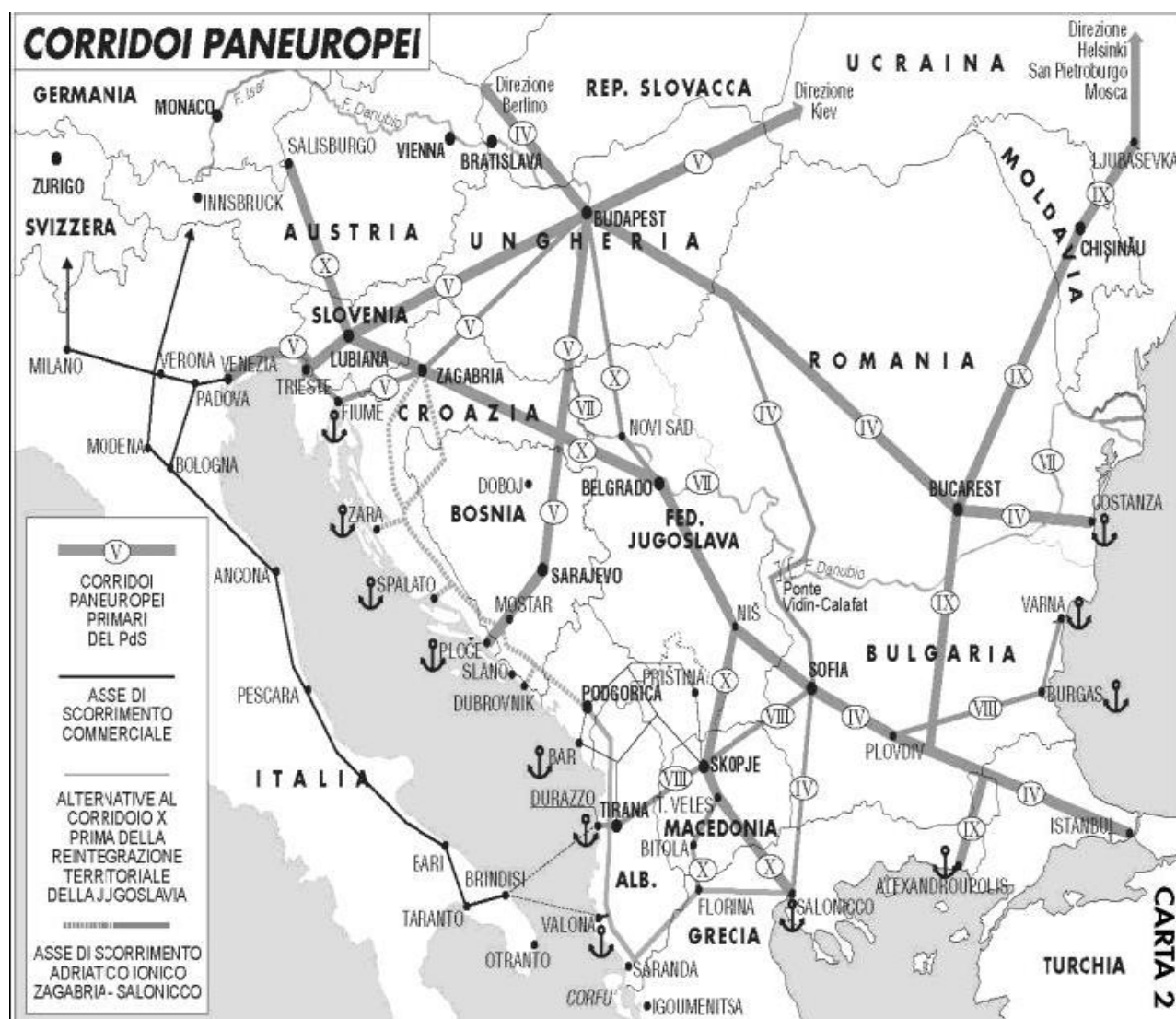
Sul fronte italiano il progetto individua il porto di Ancona quale accesso privilegiato al Corridoio, rispetto agli altri porti adriatici, e vengono indicate le condizioni di sostenibilità di una linea marittima Ancona-Bar.

I principali limiti del Corridoio Bar-Belgrado riguardano l'entità degli interventi necessari all'ammodernamento delle vie di comunicazione: per la tratta ferroviaria in particolare lo studio ha delineato diverse problematiche, tra le quali la necessità di ammodernare la tratta che raggiunge la Romania via Subotica, la criticità del nodo di Belgrado ovvero il ponte sul Danubio, la necessità di potenziare il tratto ferroviario tra Belgrado e la Romania. Inoltre numerose gallerie tra Bar e Belgrado necessitano di adeguamenti per il passaggio di container high cube e camion carichi su carri ferroviari.

Il Corridoio può presentarsi in sostanziale concorrenza con il Corridoio 8 o con il ramo di collegamento del Corridoio 5 e non gode ancora della legittimità internazionale, che servirebbe per convogliare risorse finanziarie sul progetto.



Fig. 1 – I corridoi paneuropei



2 Le caratteristiche dello scalo portuale di Ancona

2.1 Caratteristiche tecnico-strutturali

Il porto di Ancona è classificato nella 2° categoria, 1° classe dei porti marittimi nazionali, ai sensi degli artt.3 e 10 del TU 16.07.1884, n° 2518.

E' inserito tra i 18 scali di interesse nazionale e per la sua posizione strategica nel Corridoio Adriatico rappresenta il nodo di collegamento tra il Nord Europa ed il Sud Est del Mediterraneo, con una attività di movimentazione delle merci che lo colloca al secondo posto dopo Ravenna tra i porti commerciali del Medio Adriatico.

L'area portuale (intesa come area di competenza dell'Autorità Portuale, quindi comprendente le banchine, i piazzali e i lotti, o parti di essi, tra il perimetro del demanio marittimo ed il mare) si



estende su circa 70 ettari. All'interno di questa area sono attualmente localizzate tutte le funzioni portuali, amministrative, logistiche, in dogana ed extradoganali, di carico e scarico delle navi, stoccaggio delle merci e parcheggio dei tir e delle autovetture.

Il porto dorico è caratterizzato da uno specchio acqueo di circa 700.000 mq, nel quale si affacciano 25 accosti per un totale di 5.400 m lineari di banchine, pescaggio di 12,5 m, 370.000 m² di aree attrezzate, oltre 7000 navi in transito annualmente.

Inoltre nell'area circostante il porto esiste una zona industriale produttiva parzialmente legata alle attività portuali, con 816.000 m² di superficie territoriale, con 544.000 m² di superficie fondiaria, 5000 m² di parcheggi e strade, 3000 m² di attrezzature collettive.

Vi è poi nell'ambito portuale, nello specchio d'acqua distante circa 8 km dal porto di Ancona, la raffineria Api di Falconara Marittima con struttura composta di pontile e piattaforma, che opera la produzione, l'import e l'export di prodotti petroliferi.

Altre funzioni presenti nel porto dorico si riferiscono ai servizi per i diportisti e quelli legati al trasporto passeggeri e all'accoglienza turistica. Sono attive inoltre le imprese di una flotta peschereccia, con circa 200 imbarcazioni che rendono il porto di Ancona il primo porto peschereccio dell'Adriatico, le imprese di servizio alla pesca (officine di riparazione, produzione del ghiaccio, forniture di attrezzature di bordo), quelle di lavorazione e commercializzazione dei prodotti ittici (il mercato ittico è fra i più moderni d'Europa), che impiegano complessivamente circa 800 unità fra marinai e indotto.

E' presente la cantieristica navale con la Fincantieri (uno dei maggiori gruppi cantieristici del mondo), con CRN, ISA e cantieri Morini nell'ambito dei cosiddetti cantieri minori per la produzione di barche da diporto fino a 90 m di lunghezza, che si distinguono per la produzione degli yacht di lusso. Accanto ai cantieri sorge il Marina Dorica, capace di ospitare 1.200 imbarcazioni fino a 20 metri ed offre servizi di assistenza tecnica e ristorazione. Per unire le sinergie di cantieri e diporto, nel porto di Ancona sorge il Distretto del Mare, un polo di eccellenza per la ricettività e l'offerta di servizi di supporto per mega yachts.

Nello scalo dorico sono attive complessivamente 9 linee traghetto passeggeri e all'interno del porto operano 8 soggetti tra agenzie marittime e spedizionieri e 15 imprese portuali.

Fig 2 - Collegamenti passeggeri nel porto di Ancona al 1.1.2006



Tab. 1 – Collegamenti Ro-Ro/Pax

N°	LINEA	N° navi Ro.Ro Pax	Agenzia	Compagnia
GRECIA				
Linea 1	Ancona-Patrasso	2	Morandi	Superfast
Linea 2	Ancona - Igoumenitsa - Patrasso	2	Frittelli	Minoan- Lines
Linea 3	Ancona - Igoumenitsa - Patrasso	2	Archibugi	Anek-Lines
Solo Ro.Ro	Ancona - Pireo	2	Frittelli	Halkidon
CROAZIA				
Linea 1	Ancona - Spalato	2	Amatori	Jadrolinea
Linea 2	Ancona - Spalato	1	Mauro	Sem-Maritime
Linea 3	Ancona - Durazzo - Spalato	1	Frittelli	Adria-Ferries
Stagionale	Ancona - Spalato	1	Adriatic Shipping	Snav
TURCHIA				
Linea 1	Ancona - Cesme	1	Amatori	Marmara-Lines
MONTENEGRO				
Stagionale	Ancona - Bar	1	Archibugi	Montenegro Lines
CROCIERE				
Stagionale	Ancona-Mare Egeo	1	Frittelli	Costa crociere
Stagionale dal 2007	Ancona-Mare Egeo	1		MSC

Tab. 2 – Traghetti e compagnie

Paese di destinazione	Porto	Frequenza	Tempi	Compagnia
Albania	Durazzo	Quadrisettimanale	18 ore	Adriatica Navigazione
Croazia	Spalato	Bisettimanale	8 ore	Adriatica Navigazione
Croazia	Spalato	Trisettimanale	9 ore	Jadrolinjia
Croazia	Zara	6 volte a settimana	6 ore	Jadrolinjia
Grecia	Igoumenitsa	Giornaliera	15 ore	Superfast Ferries
Grecia	Igoumenitsa	Giornaliera	15 ore	Anek Lines
Grecia	Patrasso	Giornaliera	19 ore	Superfast Ferries
Grecia	Patrasso	Giornaliera	21 ore	Superfast Ferries
Grecia	Patrasso	Giornaliera	21 ore	Anek Lines
Montenegro	Bar	Settimanale	16 ore	Adriatica Navigazione
Turchia	Cesme	Settimanale	2/3 giorni	Marmara Lines

Fig. 3 - Gli usi attuali del suolo

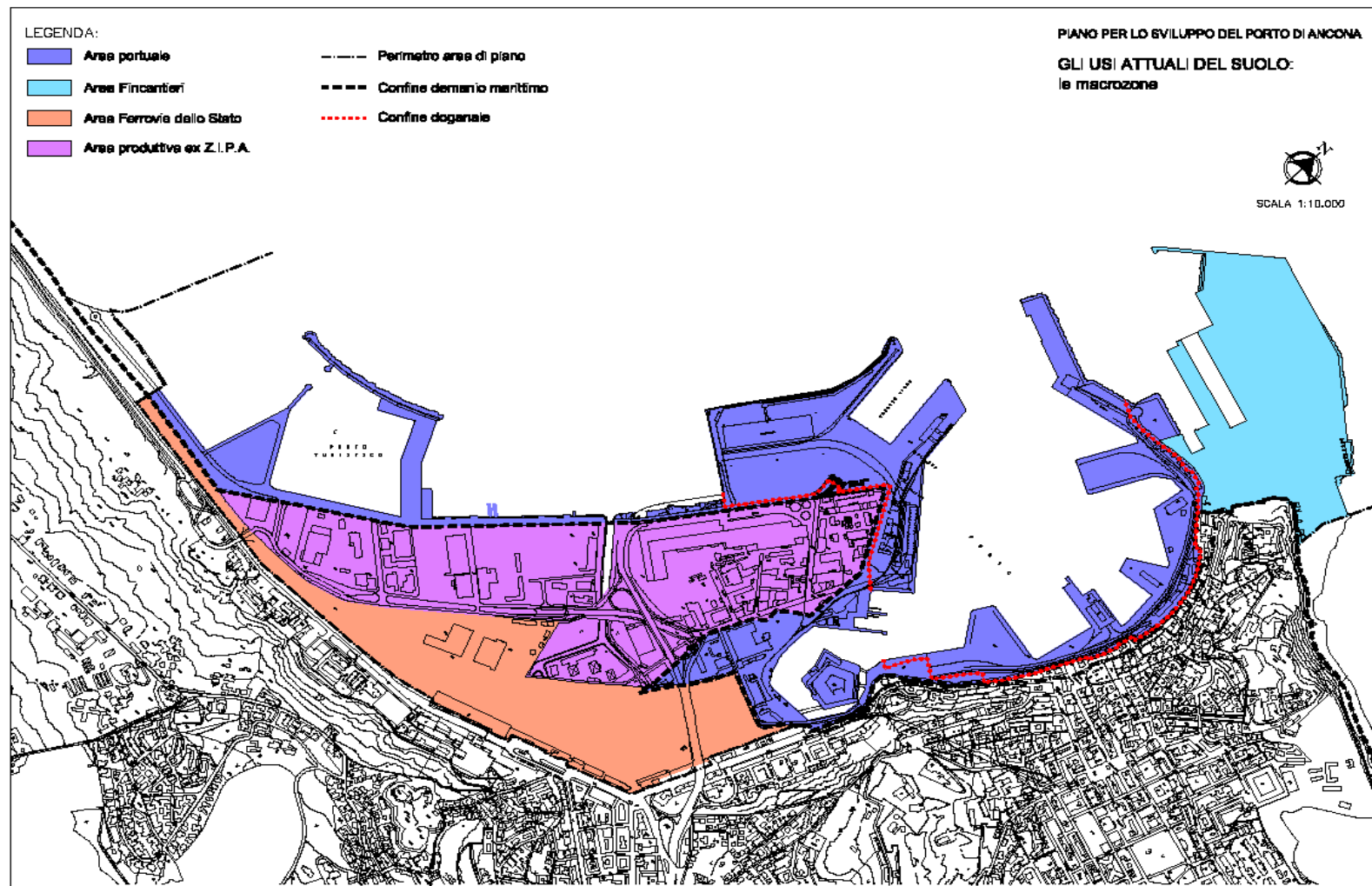
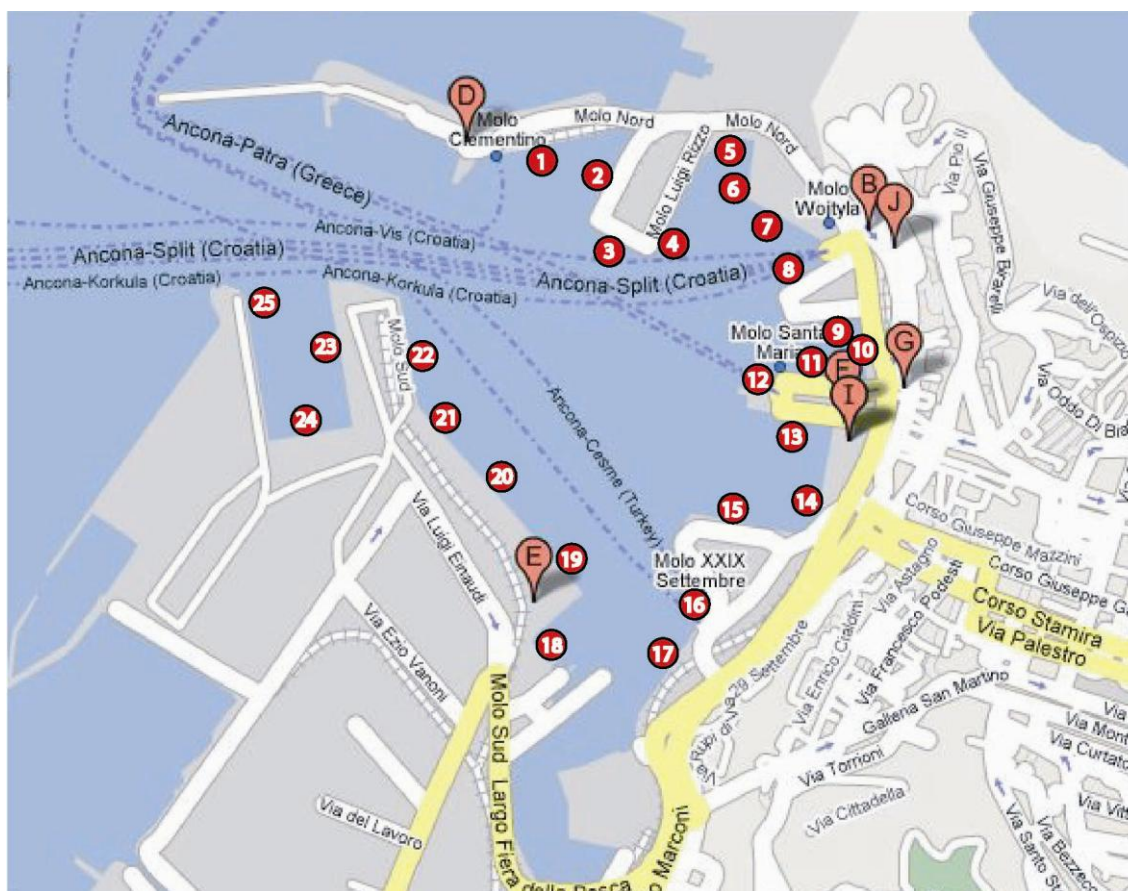


Fig 4 – Moli e banchine



Tab. 3 - Moli e banchine

	Denominazione	Lunghezza (m)	Fondale (m)		Denominazione	Lunghezza a (m)	Fondale (m)
1	MOLO CLEMENTINO	290	11.00	14	CALATA REPUBBLICA	185	
2	MOLO L. RIZZO	190	"	15	MOLO XXIX SETTEMBRE	220	"
3		120	"	16		150	8.00
4		200	"	17	CALATA DA CHIO	235	"
5	DARSENA S. PRIMIANO	100	"	18	MOLO SUD	130	"
6		100	"	19		140	12.50
7	CALATA GUASCO	200	"	20		150	"
8	MOLO WOJTYLA	130	"	21		150	"
9		130	"	22		200	"
10	CALATA N. SAURO	135	"	23		NUOVA DARSENA	270
11	MOLO S. MARIA	150	"	24	150		"
12		80	"	25	260		"
13		160	"				

Le banchine sono tra loro collegate dai binari ferroviari e sono dotate dei seguenti mezzi:

- Banchina 1: 2 gru fisse da 8/16 tonn, 2 gru fisse da 10/20 tonn;
- Banchina 2: 2 ponti scaricatori da 8 tonn, 1 ponte scaricatore da 12 tonn;
- Banchine 3-4: 3 gru semoventi elettriche da 6/10/20 tonn, 2 gru semoventi idrauliche da 6/10/20 tonn;
- Banchina 15: 2 gru fisse da 10/20 tonn;
- Banchine 19/20/21/22: 10 aspiratori pneumatici per cereali
- Banchina 23: 2 portainer da 42 tonn
- Banchina 25: 3 gru fisse da 20/35 tonn
- Banchine 23/24/25: 2 gru semoventi idrauliche da 40 tonn

Volendo fornire un dettaglio maggiore circa la composizione dell'area portuale, va specificato che in essa si possono distinguere le seguenti zone:

- *Il porto storico* che va dal molo nord fino a Porta Pia, vicino al Mandracchio e misura circa 22 ettari. Tolte le superfici non inerenti alle strette attività portuali (marina militare ed edifici dei corpi militari, scalo di alaggio Fincantieri, beni culturali, e scalo ferroviario), rimangono circa 16 ettari per la gestione delle attività del porto.

Le destinazioni d'uso che si annoverano nel porto storico sono: marina militare e scogliera sopraflutto (2,7 ha); stazione sanitaria e vigili del fuoco (0,3 ha); banchina del molo nord e molo Rizzo; sul retro di quest'ultima comincia il muro di cinta storico del porto con l'arco di Traiano e le porte medievali e barocche (0,5 ha); dopo il molo Rizzo si trova l'area di allestimento delle navi della Fincantieri (0,8 ha); sul versante retrostante, verso la città, si trova un'area archeologica di un certo interesse, valorizzata dalla presenza della "casa del capitano" di epoca medievale (0,15 ha); subito oltre si trovano gli edifici dei corpi militari presenti nel porto (0,5 ha); un po' prima del varco doganale urbano si trova la banchina centrale con la stazione marittima, appena ristrutturata; infine il molo trapezoidale con alle spalle una ampia area ferroviaria, scalo di composizione dei treni e stazione ferroviaria marittima (1,5 ha).

- *Il Mandracchio*. E' la parte più complessa dell'area portuale. Si tratta, in sostanza, delle aree che circondano la Mole Vanvitelliana, da Porta Pia fino ai granai sul molo sud. Nonostante la sua ragguardevole estensione (13,4 ha), questa parte contribuisce poco alle funzioni del porto, se non per le attività di pesca e per una parte della diportistica che trovano qui la loro collocazione. In quest'area devono convivere almeno quattro funzioni: quella culturale e di tempo libero alla quale è votata la Mole (2,27 ha); quella delle attività diportistica con i relativi servizi; quella della pesca e il mercato ittico (0,82 ha); nonché quella della fiera di Ancona (3,7 ha). Inoltre, una parte cospicua delle aree libere è impegnata da infrastrutture per la mobilità (1,5 ha). Se a quest'area si sottrae anche la parte a nord che attualmente non risulta ospitare

nessuna funzione (2 ha) e la porzione che sconfina nelle aree della Z.I.P.A. (0,3 ha), le aree utili per l'organizzazione delle attività di pesca e di diportistica non superano tre ettari.

- *Il porto nuovo.* Comprende la piattaforma del molo sud, dai granai fino al deposito carbone dell'Enel. Nel suo insieme, l'area misura quasi 25 ettari. Una parte cospicua, circa 4 ettari, è impegnata nello stoccaggio di cereali in appositi silos o altrimenti edificata. Si tratta di tutto il lato della piattaforma prospiciente il porto storico. Oltre due ettari dei suddetti quattro sono dati in concessione a ditte operanti nel settore. -Sul lato nord-occidentale del grande piazzale, oltre la nuova darsena, insiste, su un'area di 1,7 ha, in concessione fino al 2020, il deposito carbone dell'Enel. Dei 25 ettari, poco meno di 20 sono quindi attualmente a libera disposizione dell'autorità portuale-
- *La cantieristica minore e il nuovo porto turistico.* A nord-ovest della Z.I.P.A. è in fase di ultimazione il primo bacino del nuovo porto turistico. E' formato da una darsena di circa 13 ettari con un'unica imboccatura verso ovest. Lo specchio d'acqua potrà ospitare fino a 1.000 imbarcazioni, mentre sui circa 9 ettari di aree a terra trovano spazio i servizi e un posto macchina per ogni imbarcazione. La scogliera e l'imboccatura misurano 1,2 ha. Il fronte sul mare della Z.I.P.A. è in parte attrezzato per gli scali di alaggio della cantieristica navale minore (circa 2 ha), mentre in parte (1 ha) è una semplice scogliera.

Strettamente connesse all'area portuale descritta sono le aree cosiddette "*Fincantieri*", "*Z.I.P.A. – Zona Industriale Portuale*" e "*Ferrovie dello Stato*".

L'area Fincantieri, nella quale si svolge l'attività cantieristica, occupa il settore nord dell'area portuale (promontorio del Monte Conero); tale area che misura circa 36 ettari, è stata guadagnata al mare tramite riempimenti di terra, a più riprese, dagli anni Venti in poi; è stata data in concessione alla Fincantieri fino al 2022 ed è servita da linea ferroviaria a raso lungo il porto storico. L'impianto è in grado di costruire navi fino a 150.000 DWT. Nonostante l'ampiezza dell'area, non tutte le funzioni del cantiere possono svolgersi al suo interno. E' ancora in fase di allestimento lo scalo di alaggio, il che impone tuttora l'occupazione di una banchina nel porto storico.

L'area Z.I.P.A. zona industriale portuale di Ancona. Occupa il cuore dell'enorme piattaforma nata nel secondo dopoguerra dal riempimento del mare a ovest del centro di Ancona. Verso la città è delimitata dallo scalo ferroviario, mentre su tutti gli altri lati confina con il demanio marittimo. Nel suo insieme, l'area misura circa 60 ettari. Di forma stretta e lunga, la zona produttiva è collegata con la strada litoranea tramite una viabilità principale che corre lungo il lato interno, sulla quale si attesta un sistema distributivo a pettine. La zona viene attraversata dal fosso Conocchio.

In questo punto si immette una seconda viabilità, perpendicolare alla prima, raccordata tramite un by-pass con la strada litoranea SS16, a sua volta raccordata con la bretella autostradale di collegamento alla A14. Il riempimento di uno specchio di mare di circa 60 ettari, che dette origine



alla Z.I.P.A., si rese necessario negli anni Cinquanta per ingrandire lo scalo ferroviario e dare spazio alle industrie legate alle attività portuali. L'obiettivo del Consorzio ZIPA, formato dalla Provincia di Ancona, dai Comuni di Ancona e Falconara, era infatti di promuovere quelle industrie, il cui sviluppo fosse legato strettamente al mare; si insediarono quindi impianti produttivi che dal diretto contatto con il porto traevano la loro ragion d'essere, impianti di riparazione e costruzione di natanti. Successivamente le aree sono state cedute in proprietà ai consorziati e si è persa l'idea originaria di zona produttiva specializzata a uso esclusivo di attività imprenditoriali con un forte legame col mare, configurando, invece, una zona produttiva tradizionale. In buona sostanza è ipotizzabile che circa la metà (30,7 ettari) delle superfici sia impegnata da attività e usi urbanisticamente compatibili e necessari (attività industriali paraportuali, servizi portuali, servizi pubblici, servizi tecnologici, viabilità), mentre l'altra metà (32,9 ha) sia attualmente occupata da attività ricollocabili all'interno del tessuto produttivo di Ancona.

Tab. 4 - Usi del suolo nell'area portuale

	Superficie (ha)	%
PORTO STORICO	22,2	100
Banchine	15,2	68
Edifici per la gestione del porto	0,8	4
Marina militare e dogana	1,7	8
<i>Superficie funzioni portuali</i>	17,7	80
Scalo e stazione ferroviari	1,5	7
Edifici dei corpi militari	0,5	2
Scalo alaggio Fincantieri	0,8	4
Beni culturali storici	0,7	3
Scogliera	1	5
<i>Superficie funz. extraportuali</i>	4,5	20
MANDRACCHIO	13,4	100
Banchine	2,8	21
Mercato ittico	0,8	6
<i>Superficie funzioni portuali</i>	3,6	27
Mole Vanvitelliana	2,3	17
Fiera di Ancona	3,7	28
Infrastrutture per la mobilità	1,5	11
Aree dimesse/altrimenti utilizzate	2,3	17
<i>Superficie funz. extraportuali</i>	9,8	73
PORTO NUOVO	24,8	100
Banchine	19,1	77
Aree in concessione per granai	2	8
Aree in concessione per carbone	1,7	7
<i>Superficie funzioni portuali</i>	22,8	92
<i>Aree altrimenti occupate</i>	2	8
<i>Superficie funz. extraportuali</i>	2	8
CANT. MINORE / PORTO TURISTICO	13,5	100
Nuovo porto turistico	9,2	68
Scali di alaggio	2	15
<i>Superficie funzioni portuali</i>	11,2	83
scogliera	2,3	17
<i>Superficie funz. extraportuali</i>	2,3	17

Tab. 5 Gli usi del suolo nell'area ZIPA

	<i>Superficie (ha)</i>	<i>%</i>
Attività industriali e artigianali paraportuali	15,5	24,4
Attività industriali e artigianali non connesse al porto	20	31,4
Logistica	2,7	4,2
Aree o manufatti per il deposito merci	5,5	8,6
Attività commerciali al ingrosso o al dettaglio	2	3,1
Servizi portuali o da diporto	0,9	1,4
Servizi pubblici comunali	0,5	0,8
Servizi tecnologici	3,4	5,3
Viabilità	10,4	16,4
Aree dismesse	0,9	1,4
Altro	1,8	2,8
<i>Totale</i>	<i>63,6</i>	<i>100</i>

A ovest del fosso Conocchio si trovano i cantieri navali minori. Essi occupano una cospicua parte della Z.I.P.A. (circa 10 ha). Per queste attività il contatto diretto con il mare è essenziale. La scogliera, dal fosso Conocchio fino alle banchine del nuovo porto turistico, è infatti attrezzata con scali per l'alaggio e il varo delle imbarcazioni. La zona retrostante il porto turistico, invece, è caratterizzata da un mix di funzioni, sia produttive a servizio della cantieristica navale che commerciali e logistiche.

L'area Ferrovie dello Stato. Si tratta di un'area molto vasta, considerando le funzioni della stazione di Ancona, che si incunea tra la terraferma e la Z.I.P.A. La stazione passeggeri, lo scalo e tutti i servizi ferroviari occupano circa 38,5 ettari. La contiguità tra scalo ferroviario e porto costituisce la premessa per la creazione di un sistema intermodale di trasporto mare-terra che rappresenta un fattore di particolare attrazione del traffico marittimo, senza ricadute negative di carattere ambientale nella città (ex Scalo Marotti).

2.2 Collegamenti infrastrutturali

Nell'ottica del miglioramento delle condizioni di competitività del porto, superando le strozzature nei collegamenti con le reti di grande viabilità (ferroviaria e stradale) il vigente P.R.P. - con previsioni recepite integralmente anche nel Piano di sviluppo del porto - stabilisce la realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario e stradale dei piazzali della Nuova Darsena con le infrastrutture esterne.

Il raccordo ferroviario della Nuova Darsena del porto commerciale con l'area ferroviaria F.S. e la nuova sistemazione dei binari all'interno delle aree operative consentiranno la massima velocità ed economicità nella movimentazione delle merci. Il costo complessivo previsto è superiore ai 10



milioni di euro e i lavori, che sono stati in parte appaltati dall'Autorità Portuale nel 2006 ed in parte sarebbero a carico di Rete Ferroviaria Italiana si dovevano concludere entro il 2009-10. Questo intervento è compreso nell'Accordo di Programma Quadro Sistemi Portuali del 24.06.2004 e finanziato con risorse dell'Autorità Portuale e statali (Delibera CIPE 17/2003). Per la realizzazione di tale intervento la Regione Marche e l'Autorità Portuale, nell'ambito di un'intesa di programma quadro con RFI, hanno reso disponibili i finanziamenti necessari, attingendo a parte delle risorse destinate al "potenziamento dell'intermodalità regionale" nel POR 2007-2013, superando così le iniziali difficoltà di avvio delle procedure, legate al mancato trasferimento dei fondi governativi a RFI.

Il raccordo stradale del Porto con la grande viabilità autostradale è stato oggetto, negli ultimi anni, di accesi dibattiti, sia a livello politico che tecnico. La soluzione individuata dall'ANAS, condivisa oggi dalle Amministrazioni locali interessate, prevede un collegamento diretto dell'ambito portuale, parte in galleria e parte all'aperto, con un nuovo Casello autostradale sulla A14 (uscita ad Ovest). La Regione e il Comune di Ancona hanno espresso il loro parere positivo sulla realizzazione dell'uscita ad Ovest tramite una strada che avrà una lunghezza totale di 6.700 metri e una bretella di collegamento di circa 800 metri che connetterà l'asse principale alla variante alla Strada Statale 16 evidenziandone il ruolo strategicamente rilevante per lo sviluppo del porto di Ancona.

L'opera dovrebbe essere costruita in *project financing* sulla base del progetto della società IMPREGILO, che ha offerto la realizzazione a costo zero, e sarà sottoposta a pedaggio.

Inoltre nel "Primo Programma Infrastrutture Strategiche" Intesa 24.10.2002 Governo- Regione Marche erano inserite alcune opere, tuttora solo parzialmente finanziate, che completano il quadro infrastrutturale a servizio della cosiddetta Piattaforma logistica delle Marche costituita dal Porto di Ancona, dall'Aeroporto delle Marche e dall'Interporto di Jesi, e precisamente:

- By-pass della ferrovia Adriatica in corrispondenza dell'API e spostamento all'Interporto dello scalo merci di Falconara, progetto preliminare approvato dal Cipe, (progetto definitivo) costo 410 Meuro già finanziato;
- Completamento del raddoppio della variante SS 16 di Ancona (Progetto definitivo) Costo 212 Meuro; finanziamenti solo in parte disponibili su leggi statali e Programma triennale ANAS.
- By-pass della SS 16 Adriatica. (Studio di fattibilità) Costo stimato 62 Meuro.

Oltre a quanto sinora elencato, per svolgere in modo adeguato l'attività di trasporto combinato nave-gomma-treno prodotta dal traffico (TIR, trailers, casse mobili) proveniente dalle navi traghetto, è stato localizzato nell'area "ex scalo Marotti" il terminal intermodale per il trasporto combinato,

valutando che tale area sia la più idonea per la realizzazione dello scambio nave-treno, per la vicinanza allo scalo dei traghetti e alla rete ferroviaria, con sufficiente sviluppo di binari.

La realizzazione di questo terminal è considerata prioritaria per lo sviluppo del porto e per favorire il facile arrivo e lo smaltimento di casse mobili e container che sbarcano/imbarcano su traghetti e navi ro-ro, oltrechè in un prossimo futuro dei TIR/Trailer. A questo scopo la Regione Marche ha previsto nel proprio Programma Operativo 2007-2013 (POR 2007-2013) uno stanziamento di 5 milioni di euro, per realizzare piazzali, rampe ed attrezzature di caricamento, a favore di Autorità Portuale e RFI, proprietaria dell'area e dei binari.

Si sta preparando la partecipazione di questo terminal assieme ad analoghe strutture nel Porto di Civitavecchia ad un progetto che coinvolgerà le tre regioni centrali Marche, Umbria e Lazio, ed i rispettivi Interporti, per la formazione di una linea merci ferroviaria, che unendo i porti di Ancona e Civitavecchia e sfruttando le linee di traghetti da Valencia e Marsiglia per Civitavecchia, e da Ancona per Igoumenitsa, Patrasso e Salonicco, consenta di imbarcare TIR e Trailer, casse mobili e container su nave-treno-nave fino ai porti greci e turchi, e viceversa.

2.3 Volumi di traffico e merceologie

Nel porto di Ancona si svolgono attività di *trasporto merci* (secche, liquide, containers, nei TIR e Trailer), *trasporto veicoli* (auto, Tir, Trailer), *passenger e croceristi*, *cantieristica navale*, *pesca e porto turistico* (tab. 6).

Negli ultimi 20 anni lo sviluppo dei traffici del porto di Ancona è stato caratterizzato dai seguenti fattori:

- un aumento di circa l'80% del flusso di merci in complesso, che si differenzia considerevolmente per le merci liquide e per quelle solide
- il traffico delle merci liquide che interessa esclusivamente la struttura dell'API di Falconara è aumentato di solo il 30% passando dai 3,6 milioni di t del 1980 ai 5,1 milioni nel 2003 è sceso a 4,7 milioni nel 2004 ed ha recuperato parzialmente nel 2005-2006
- il traffico delle merci solide è aumentato in misura molto significativa nel passato per l'evoluzione del traffico con movimentazione di Tir, ma ha subito negli ultimi anni una consistente flessione attestandosi su 4,2 milioni di t e riprendendo solamente nel 2006 con valori di poco superiori
- complessivamente la movimentazione di merci solide nel porto di Ancona è stata, nel 2006, di 9,2 milioni di t con un calo più significativo nel settore delle rinfuse liquide in quanto la raffineria ha utilizzato direttamente una quota di propri prodotti (che fino a qualche anno fa venivano venduti) per alimentare la nuova centrale di cogenerazione.

Nel settore delle rinfuse solide invece il trend negativo si è arrestato e si è registrata nel 2006, confermandosi nel 2007, una lieve ripresa dei valori positivi. Infatti a fronte di un calo del carbone si è verificata una ripresa dei prodotti metallurgici, siderurgici, del cemento e di cereali.



Infine, nel 2005, sono stati movimentati circa 85.000 TEU nei containers di cui solo 65.000 via mare e 20.000 circa via ferrovia da Gioia Tauro. Negli anni successivi, questi valori sono aumentati in modo anche consistente, oltrepassando nel 2007 i 100.000 TEUS.

I dati sul traffico internazionale di passeggeri sono decisamente più rilevanti. Ancona ha superato un milione e mezzo di passeggeri ed ha confermato questo valore anche negli ultimi anni, confermandosi quale leader assoluto tra i porti adriatici per il traffico di passeggeri. In particolare la direttrice più significativa è quella greca ma anche la Croazia ha valori positivi; in controtendenza sono solo le direttrici verso l'Albania e il Montenegro a causa della effettiva riduzione dei collegamenti operati a partire dal 2004 dalla Tirrenia che ha poi chiuso la propria attività.

Il mercato crocieristico nel Mediterraneo sta attraversando un periodo di rapidi fondamentali cambiamenti registrando un'espansione a livello esponenziale che lo porta ad essere il settore di maggior crescita nel business del turismo.

Il Porto di Ancona si è affacciato da poco nel settore ed ha già avuto risultati significativi. I crocieristi in transito nello scalo dorico dopo solo due anni di attività, hanno superato nel 2006 le 40.000 unità, un incremento significativo se si considera che nel 2004 i passeggeri erano stati appena 4900, anche se ancona lontano degli obiettivi raggiunti dagli altri porti. L'operatore Costa Crociere ha aperto l'attività ad Ancona nel 2004, a tale operatore si è aggiunta una nave della compagnia MSC ed una seconda nave della Costa Crociere.

Nel settore passeggeri, quindi, lo scalo marchigiano continua a segnare record di grande importanza quale primo porto per il traffico internazionale, escludendo il traffico interno per i collegamenti con le isole, tra l'altro assistito dal contributo statale.

La stessa considerazione vale anche per il trasporto merci che avviene mediante Tir e semirimorchi. Questi ultimi viaggiano all'interno dei medesimi traghetti e medesimi vettori marittimi; il loro numero si è attestato a oltre 196.000 veicoli commerciali concentrati prevalentemente sui traghetti da e per la Grecia. Anche sotto questo profilo il rilievo internazionale del porto di Ancona si ricava dal fatto che nello scalo transita, con quei veicoli, circa il 50% dell'import -export dell'intera nazione greca.

Un'immagine del porto di Ancona negli ultimi due anni conferma, pertanto, i buoni livelli raggiunti grazie alla sua posizione centrale in Adriatico che si rivela strategica per i collegamenti veloci con Grecia e Croazia, e non è un caso che i grandi traghetti veloci continuino a far scalo ad Ancona. Le accresciute dimensioni e velocità delle navi di ultima generazione hanno avvicinato e reso più favorevole la posizione geografica di Ancona rispetto ai paesi della costa orientale adriatica e mediterranea.

In aggiunta, merita ricordare che il porto di Ancona è collegato, banchina per banchina, dai binari ferroviari e che nell'arco di 12 chilometri si trovano l'aeroporto, il casello autostradale e il nuovo interporto che dal 2008 è parzialmente operativo.



Tab. 6 - Traffici nel porto di Ancona negli 2004, 2005, 2006 e 2007 (per i traffici relativi al periodo precedente si faccia riferimento al sito dell'Autorità Portuale di Ancona.)

	2004			2005			2006			2007		
	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2004	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2005	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2006	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2007
Merci (in tn)												
TOTALE MERCI LIQUIDE (petrolio e derivati)	975.500	3.699.720	4.675.220	1.177.283	3.868.685	5.045.968	907.251	3.843.951	4.751.202	859.408	3.662.451	4.521.859
SOLIDE												
Carbone	0	556.845	556.845	0	393.890	393.890	4.689	479.525	484.214	0	506.048	506.048
Oleaginosi	0	265.839	265.839	15.570	365.143	380.713	41.150	361.685	402.835	39.958	413.371	453.329
Cereali	15.692	305.491	321.183	10.030	209.335	219.365	23.645	265.948	289.593	2.702	217.361	220.063
Foraggio				38.361	17.728	56.089	3.637	0	3.637	1.350	0	1.350
Derrate alimentari	33.853	8.904	42.757	15.391	1.050	16.441	16.255	0	16.255	13.224	2.090	15.314
Caolino e cemento	0	176.021	176.021	4.400	286.887	291.287	3	264.106	264.109	5.809	134.370	140.179
Prodotti metallurgici	35.622	42.481	78.103	36.002	33.345	69.347	45.263	25.133	70.396	24.484	98.024	122.508
Minerali e cascami di ferro e acciaio	3.104	50.557	53.661	0	23.240	23.240	0	11.083	11.083	0	21.761	21.761
Articoli metallici	4.167	5.607	9.774	34	23	57	0	70	70		0	0
Minerali grezzi e manufatti (inerti)	0	55.531	55.531	0	56.481	56.481	0	48.158	48.158	0	95.497	95.497
Minerali e metalli non ferrosi	0	0	0	0	0	0	5.852	6.629	12.481			
Articoli diversi			0	954	3.574	4.528	2.884	3.984	6.868	6.099	1.642	7.741
TOTALE MERCI SOLIDE	92.438	1.467.276	1.559.714	120.742	1.390.696	1.511.438	143.378	1.466.321	1.609.699	93.626	1.490.164	1.583.790
MERCI NEI TIR E TRAILER	1.240.416	1.066.050	2.306.466	1.138.075	1.059.152	2.197.227	1.174.946	1.111.546	2.286.492	1.247.772	1.061.754	2.309.526
MERCI NEI CONTENITORI	304.632	252.214	556.846	256.051	198.959	455.010	317.168	266.981	584.149	354.895	387.358	742.253
TOTALE MERCI	2.612.986	6.485.260	9.098.246	2.692.151	6.517.492	9.209.643	2.542.743	6.688.799	9.231.542	2.555.701	6.601.727	9.157.428
NUMERO CONTENITORI												
Vuoti	2.489	10.237	12.726	2.043	7.536	9.579	3.231	8.135	11.366	4.017	4.054	8.071
Pieni	17.619	11.055	28.674	17.990	13.988	31.978	21.795	17.247	39.042	23.630	25.507	49.137
TOT. CONTENITORI N°	20.108	21.292	41.400	20.033	21.524	41.557	25.026	25.382	50.408	27.647	29.561	57.208
CONTENITORI:TEU	31.869	33.208	65.077	31.454	32.755	64.209	38.008	38.488	76.496	42.557	44.636	87.193
CONTENITORI Via FSTEU			20.892	10.426	10.806	21.232	10.186	10.353	20.539	9.536	9.875	19.411
TOTALE TEU			85.969	41.880	43.561	85.441		48.841	97.035	52.093	54.511	106.604



	2004			2005			2006			2007		
	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2004	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2005	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2006	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2007
VEICOLI (AUTO)	167.731	131.536	299.267	173.024	139.409	312.433	177.801	137.395	315.196	181.491	140.708	322.199
TIR GRECIA	96.918	86.201	183.119	86.090	77.984	164.074	84.991	79.202	164.193	88.496	83.572	172.068
TIR CROAZIA	3.398	3.415	6.813	9.163	7.683	16.846	9.121	7.918	17.039	7.244	6.541	13.785
TIR ALBANIA	834	87	921	1.254	1.384	2.638	1.348	1.108	2.456	1.733	1.443	3.176
TIR SERBIA MONTENEGRO	67	20	87	44	13	57	76	62	138	65	42	107
TIR TURCHIA	135	38	173	270	40	310	217	7	224	104	30	134
TOTALE TIR	101.352	89.761	191.113	96.821	87.104	183.925	95.753	88.297	184.050	97.642	91.628	189.270
TRAILER GRECIA				6.516	5.648	12.164	5.580	5.244	10.824	5.812	5.379	11.191
TRAILER CROAZIA				82	102	184	0	2	2	0	1	1
TRAILER ALBANIA				587	394	981	696	662	1.358	1.090	1.107	2.197
TOTALE TRAILER				7.185	6.144	13.329	6.276	5.908	12.184	6.902	6.487	13.389
TOTALE TIR + TRAILER				104.006	93.248	197.254	102.029	94.205	196.234	104.544	98.115	202.659
Passeggeri GRECIA	474.257	437.690	911.947	537.377	493.776	1.031.153	593.884	522.515	1.116.399	546.181	508.131	1.054.312
Passeggeri CROAZIA	191.087	198.387	389.474	191.183	195.262	386.445	178.968	180.538	359.506	162.007	170.819	332.826
Passeggeri ALBANIA	34.650	37.921	72.571	25.850	26.396	52.246	19.742	27.518	47.260	22.999	34.435	57.434
Passeggeri MONTENEGRO	5.554	5.692	11.246	3.548	3.822	7.370	7.555	8.248	15.803	7.423	7.151	14.574
Passeggeri TURCHIA	8.569	9.049	17.618	9.857	9.723	19.580	7.973	8.193	16.166	8.034	8.359	16.393
Passeggeri LIBANO	3.514	1.586	5.100	0	0	0	0	0	0			
TOT PASSEGGERI	717.631	690.325	1.407.956	767.815	728.979	1.496.794	808.122	747.012	1.555.134	746.644	728.895	1.475.539
CROCIERISTI				7.713	4.212	11.925	3.848	4.195	8.043	4.989	4.197	9.186
CROCIERISTI (transito)			4.949			27.713			10.873			39.466
TOTALE PASSEGGERI			1.412.905			1.536.432			1.574.050			1.524.191



2.4 Rotte e bacini di traffico

È interessante un approfondimento fatto dall'Osservatorio sui Porti dell'Adriatico-Ionio nel 2004 che confronta il porto di Ancona con alcuni porti adriatici rispetto ai principali collegamenti ferri merci e container. Nei collegamenti ferry Italia-Grecia, il principale vantaggio competitivo di Ancona è costituito dalla posizione geografica dello scalo e dalla morfologia del porto.

Gli elementi che ne garantiscono la strategicità sono:

- la centralità rispetto ai traffici passeggeri e merci all'area centro-nord e centro-sud dell'unione europea;
- la distanza ottimale dalla penisola ellenica che permette alle compagnie di navigazione un utilizzo ottimale della propria flotta.

La leadership dello scalo dorico è tuttavia condizionata fortemente dalle scelte di soggetti che rappresentano la domanda lato mare dei servizi portuali. Esiste quindi una forte dipendenza dalle scelte delle compagnie di navigazione, elevati costi sociali in termini di inquinamento e deterioramento delle strutture portuali. Inoltre vi è una scarsa dotazione infrastrutturale in termini di collegamenti, soprattutto viari, di spazi di movimentazione Tir e auto estremamente limitati e attualmente i traghetti e i servizi ferry da e per la Grecia hanno come punto d'arrivo la parte di banchine portuali situata nel porto storico, con interferenze con il traffico cittadino.

Per quanto riguarda il collegamento ferry dall'Italia ai paesi balcanici, in particolare la Croazia, il traffico traghetti non è solo di transito, ma rappresenta un vero e proprio cabotaggio tra le due sponde dell'Adriatico. Le principali opportunità legate a tale segmento riguardano il consolidamento degli scambi commerciali con le economie destinate a crescere nei prossimi anni in misura superiore alla media europea. Il vantaggio competitivo è dato dalla brevità delle rotte e quindi dalla economicità e rapidità del trasporto via mare. Il limite deriva dall'offerta di numerosi porti di piccole-medie dimensioni sulle due sponde dell'Adriatico e dalla concorrenza parziale con altre modalità di trasporto legata anche alla nuova autostrada litoranea croata.

2.4.1 Rinfuse

Il traffico di rinfuse nel porto di Ancona è alimentato da una domanda localizzata nelle regioni del centro Adriatico che comprende Marche, Abruzzo, Umbria, parte della Romagna e parte del Lazio. Il porto dorico ha subito una riduzione di traffico, parzialmente ripresa negli ultimi due anni, dovuta in parte al relativo rallentamento che ha interessato il sistema economico locale ed in parte anche alla scarsa adeguatezza dei servizi portuali. Molti disservizi sono originati dalla carenza e dell'arretratezza tecnologica dei mezzi di movimentazione, dai limitati spazi dedicati all'attività di imbarco, sbarco e stoccaggio delle merci e dall'assenza di spazi per la realizzazione di nuove aree di movimentazione e deposito nel porto storico.



Il vantaggio competitivo è riferito ad alcune tipologie merceologiche presenti nel territorio, alla buona dotazione di impianti per la movimentazione del caolino e del carbone e alla forte professionalità degli operatori portuali.

Le opportunità di questo settore sono affidate allo sviluppo economico e sociale del territorio di riferimento, in particolare quello marchigiano, e al miglioramento della logistica portuale, sia all'interno dell'area strettamente portuale con le prospettive offerte dalla nuova Darsena, sia nell'utilizzo dell'Interporto, quale area retro-portuale da collegare nel modo più rapido via gomma e soprattutto via ferro.

2.4.2 Container

Per quanto riguarda il segmento delle merci trasportate con container, la porzione di territorio servita dal porto di Ancona è circoscritta alle regioni del centro Adriatico. Il vantaggio competitivo sta nei tempi ridotti, nelle procedure di controllo doganale, nella forte professionalità degli operatori. La criticità è dovuta soprattutto all'assenza di collegamenti diretti tramite navi portacontainer, alle inefficienze dei mezzi di movimentazione dei container, alla carenza di spazi di movimentazione e stoccaggio e ai grossi limiti dei collegamenti con la rete viaria e ferroviaria.

I limiti fondamentali allo sviluppo del traffico container nel porto dorico derivano però dalla scarsa disponibilità del sistema produttivo marchigiano ad utilizzarlo come scalo privilegiato.

Le aziende marchigiane e del bacino che fa riferimento al porto di Ancona, specie quelle per le quali la movimentazione via mare è significativa, hanno infatti rapporti con più di un porto e non esclusività con un singolo scalo.

La capacità di connessione dei porti del Tirreno è particolarmente elevata per i traffici con il continente americano, mentre il porto di Ancona è invece favorito, per motivi geografici, nei traffici con l'estremo oriente e il sud-est asiatico. La scelta del porto di partenza per le merci spetta al produttore nel caso di rapporto *franco destino*, ma questo tipo di rapporto è scarsamente utilizzato dalle imprese marchigiane, che preferiscono decisamente il rapporto *franco fabbrica*, che attribuisce al cliente la scelta del porto di partenza e dell'intera catena logistica.

Ovviamente, la competitività di un porto nel traffico container si misura con la capillarità e frequenza dei collegamenti offerti. In questo senso i porti con partenza diretta, cioè i porti di transhipment, possono vantare transit-time ridotti e qualità del trasporto migliore.

Per ottenere collegamenti diretti con le diverse aree geografiche di destinazione-provenienza delle merci, è necessario contare su un sistema territoriale di riferimento a sviluppo elevato, su una idonea dotazione infrastrutturale naturale, sulla adeguata profondità dei fondali, su spazi sufficienti per l'approdo di navi grosse dimensioni, su mezzi di banchina efficienti, su un sistema di servizi efficiente e competitivo.

Secondo gli spedizionieri operanti su Ancona, il porto dorico soffre della mancanza di regolarità su alcune linee e di transit-time troppo elevati, anche se con oneri inferiori. Mancherebbe inoltre una



sufficiente stabilità nell'offerta dei servizi. Da parte delle compagnie di navigazione d'altra parte si lamenta la carenza di aree retroportuali, la bassa efficienza dei mezzi destinati alla movimentazione dei container e l'inadeguatezza delle banchine. Tutto ciò si riflette sull'efficienza complessiva dello scalo e sulle possibili scelte di scali alternativi.

2.5 Specializzazione terminalistica

L'attività di sbarco/imbarco delle rinfuse secche nel Porto di Ancona, viene svolta su sei banchine parzialmente specializzate da "Ancona merci", operatore terminalistico che si avvale dell'Impresa portuale ex -art. 16 per la manodopera. Le banchine non sono in concessione pluriennale, ma vengono affidate con specifiche autorizzazioni annuali.

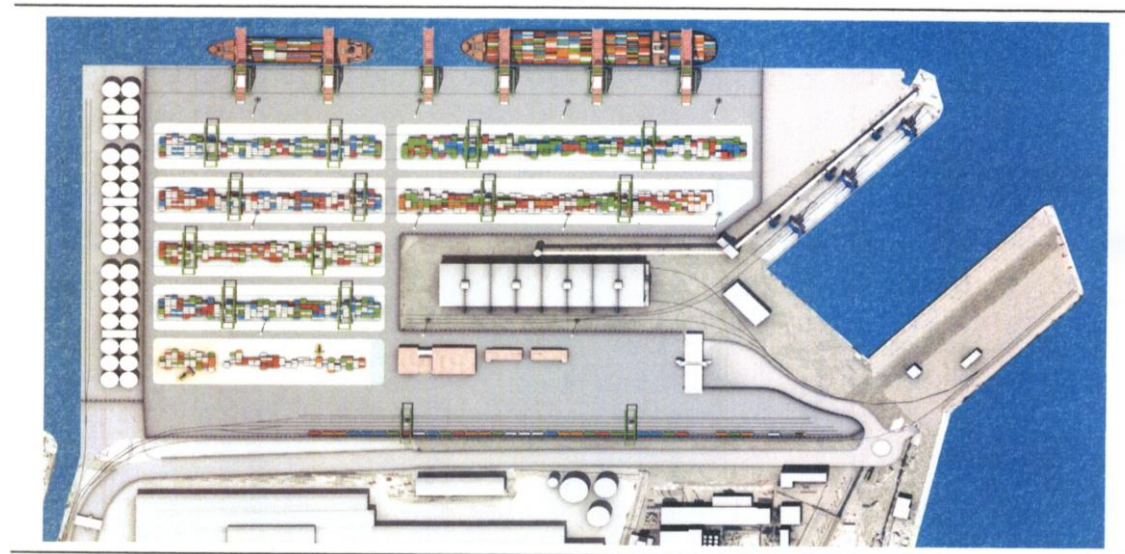
La movimentazione dei prodotti petroliferi avviene con un terminal specializzato a 2.000 metri dalla costa di Falconara, in autonomia funzionale alla Raffineria API.

Il terminal container è pubblico ed il suo utilizzo viene ripartito tra i 4 operatori presenti (ACT, ASE, ICOP, Frittelli), anno per anno per le quote di traffico movimentate l'anno precedente.

La nuova Darsena, una volta completata, pur tenendo conto delle attività esistenti, potrà trovare ulteriori e dinamici operatori. Sempre nell'ottica di un completamento e miglioramento dell'investimento in corso per la realizzazione della Nuova Darsena, si stanno valutando acquisizioni di aree con attività produttive cessate.

Il porto avrebbe la necessità di disporre di 68 ha. nel 2010 e di ben 120 ha nel 2015, superfici notevolmente superiori a quelle ipotizzate nel Piano dove venivano anche comprese quelle di risulta dal riempimento della nuova Darsena.

Fig 5 – Ipotesi di allestimento della nuova darsena



L'ipotesi che si è venuta affermando è quella di realizzare in futuro un consistente interrimento accostato alla diga foranea, collegato alla terraferma con apposito viadotto ferroviario e stradale,

che determinerebbe una ulteriore darsena di circa 50 ha., capace di dare ampia risposta alle più ottimistiche esigenze di banchinamento e di sbarco, che possano derivare dagli scenari di sviluppo del traffico marittimo, in particolare da quello container.

2.6 Condizioni ambientali e di contesto

Per spiegare l'andamento non positivo delle attività mercantili, più attente ed approfondite analisi evidenziano fattori di criticità, soprattutto di carattere infrastrutturale, che stanno penalizzando il porto di Ancona. In particolare:

- a) una forte insufficienza delle banchine (per numero, dimensioni, forme) che rende difficile la gestione degli accosti delle navi che tradizionalmente scalano Ancona, nonché problematico l'arrivo di nuove navi;
- b) il permanere di una forte carenza di spazi operativi retro banchina (per la manovra, il deposito e lo stoccaggio), laddove invece oggi la funzionalità e competitività di un porto viene valutata soprattutto in relazione all'ampiezza di dette aree;
- c) l'assenza di idonei collegamenti multimodali (stradali e ferroviari) del porto con le reti infrastrutturali esterne allo scalo;
- d) la non perfetta dotazione di attrezzature di banchina con aumento di costi e tempi;
- e) la mancanza anche per i traghetti, degli spazi minimi operativi.

La ristrettezza degli ambiti portuali sta rendendo problematico perfino il mantenimento degli odierni livelli di traffico. Difatti, talvolta, si è costretti a ricorrere a depositi esterni all'area portuale e, quindi, al carico ed al ricarico delle stesse merci per più volte, con aggravio sui costi delle imprese e quindi sulle tariffe applicate e, in ultima analisi, sulla competitività del porto di Ancona rispetto ad altri scali concorrenti.

Anche da un confronto fra le dotazioni dei principali porti italiani, il porto di Ancona viene indicato come quello meno dotato per piazzali, lunghezze di banchine, numero e standard di gru dedicate. La mancanza, poi, di un collegamento stradale diretto con la grande viabilità nazionale, seppure per una tratta di poco più di dieci chilometri, crea commistioni tra il traffico commerciale afferente il porto e quello urbano, con conseguenti ingorghi e congestioni stradali e quindi con negativi riflessi sulla competitività del porto, ma anche sulla qualità della vita dell'intera comunità locale, causa non ultima di un difficile rapporto porto-città.

Un rapporto non facile, per non voler definire tout court conflittuale, tra porto commerciale e città che lo ospita, è un dato comune a tante città di mare, che si debbono sforzare di trovare le opportune forme di necessaria coesistenza, salvaguardando le attività economiche del porto, ma al tempo stesso, cercando di allontanarle dal cuore dell'insediamento urbano, in un nuovo disegno di riassetto urbanistico e di riuso della fascia costiera (waterfront) prima utilizzata dall'attività portuale. Il Piano di Sviluppo del porto conferma gli interramenti della nuova Darsena con l'obiettivo di restituire alla fruizione turistica e cittadina gli ambiti del porto storico, liberandolo – per quanto



possibile - dalla presenza di merci e veicoli pesanti, con l'ambizione al tempo stesso di ridurre l'impatto innegabile già determinato dalla installazione delle strutture legate alla security.

Nel corso del 2005, l'Autorità portuale ha proposto alla locale Sovrintendenza la stipula di una convenzione finalizzata ad un programma di graduale recupero e conservazione dei principali monumenti: i primi interventi di recupero interessano la base della Torre della Lanterna e l'Arco Clementino.

Per attuare la programmazione del waterfront l'Autorità Portuale di Ancona ha proposto la costituzione di una Società pubblica di scopo, la cui missione è la progettazione dell'integrazione tra porto e città, con particolare riguardo alle possibilità di riuso delle aree che venissero ritenute non più utili al traffico mercantile, per finalità più squisitamente urbane in particolare nella parte del porto storico di particolare pregio.

2.7 Assetto istituzionale ed organizzativo

L'Ente Gestore del Porto di Ancona è l'Autorità Portuale di Ancona.

L'Autorità Portuale, istituita con legge n° 84 del 28.01.1994, è un ente con personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge.

Gli organi di governo sono: il Presidente, il Comitato Portuale e il Segretario generale.

Il Presidente dell'Autorità Portuale viene nominato dal Ministero dei Trasporti, previa intesa con la Regione interessata, nell'ambito di una terna di esperti di comprovata qualificazione professionale, designata dalla Provincia, dal Comune e dalla Camera di Commercio. Il Presidente, che resta in carica 4 anni e può essere riconfermato una sola volta, ha la rappresentanza dell'Autorità Portuale, presiede il Comitato Portuale e sottopone ad esso gli atti destinati alla approvazione.

Il Comitato Portuale è composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità Portuale, dal Comandante del Porto, da un rappresentante del Ministero delle Finanze, del Ministero dei Lavori Pubblici, della Regione, della Provincia, del Comune, della Camera di Commercio e da 6 rappresentanti delle seguenti categorie: armatori, spedizionieri, agenti marittimi, autotrasportatori e lavoratori portuali.

Il Comitato Portuale si riunisce una volta al mese e delibera in ordine agli atti che saranno adottati dall'Autorità Portuale; inoltre approva il piano operativo triennale (che contiene le strategie di sviluppo del porto), la relazione annuale sulle attività dell'Autorità portuale ed il bilancio ed adotta il piano regolatore portuale.

Il Segretario generale è nominato dal Comitato Portuale, su proposta del Presidente, per 4 anni rinnovabili una sola volta. E' a capo della Segreteria tecnico-operativa della Autorità Portuale, ne assicura il funzionamento, è responsabile della attuazione delle direttive del Presidente e del Comitato Portuale e cura i rapporti con le amministrazioni statali, regionali e gli enti locali.

L'Autorità Portuale di Ancona è organizzata in 4 aree:



- Area Promozione, Programmazione e Statistica che svolge attività di marketing nazionale ed internazionale per lo sviluppo del porto, elabora il Piano Operativo Triennale ed elabora i dati statistici del traffico portuale;
- Area gestione Risorse umane e Segreteria che, oltre all'attività di segreteria dell'Ente, redige bandi di gara e stipula contratti di appalto, convenzioni ed atti di concessione;
- Area Infrastrutture portuali e Sicurezza che svolge attività di progettazione e direzione dei lavori portuali, gestisce il piano regolatore portuale, si occupa dell'applicazione della normativa sulla sicurezza in materia di lavoro e di merci pericolose nonché della normativa sulla *security* dell'area portuale;
- Area Risorse Finanziarie, Regolamento e Gestione del territorio che predispone il bilancio dell'Ente e svolge le attività di cassa e di controllo della gestione economica, nonché determina i canoni di concessione, rilascia le licenze e le autorizzazioni all'esercizio delle attività di impresa portuale.

3 Il Quadro attuale delle competitività

3.1 La competitività in termini di mercato e rotte

Data la condizione dello scalo dorico in termini di banchine e aree di stoccaggio, è facile identificare nel porto di Ravenna, il più vicino per distanza ed il più lontano per caratteristiche (fondali bassi e ricchezza di banchine ed aree a terra), il competitore nel mercato in termini di prodotti petroliferi e rinfuse secche, soprattutto carbone, tronchi e coils.

D'altra parte anche nei container Ravenna è concorrente con Ancona, nonostante i fondali, almeno per le importazioni, mentre Livorno è privilegiato dai produttori marchigiani per le esportazioni verso il continente americano, dal momento che ha linee dirette oltreoceano.

Tab. 7 - Movimenti TIR percentuali (fonte ISTAO)

PORTO	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRIESTE	27	26	29	32	27	27
ANCONA	28	28	27	27	27	26
BARI	15	16	16	17	21	25
BRINDISI	11	10	15	13	11	8
RAVENNA	5	5	5	5	5	5
VENEZIA	14	14	8	6	10	9
TOT %	100	100	100	100	100	100
TOT ADRIATICO	706.808	740.878	746.476	719.266	736.620	756.019

Diverso è il caso dei traghetti ro-ro, settore nel quale finora Ancona ha fatto valere il vantaggio del transit-time omogeneo per i traghetti veloci. Se, a seguito degli aumentati costi del petrolio, dovessero essere ridotte le velocità di crociera, tale vantaggio competitivo sarebbe annullato a favore dei porti di Bari a sud e di Trieste a nord, ma sembra che per ora tale tendenza stia

invertendosi, anche se l'equilibrio tra costi derivati dal transit-time e costi del carburante sarà sempre precario.

3.2 La competitività nelle operazioni e nei servizi portuali

Sono molteplici i fattori che possono determinare vantaggi o svantaggi nella competitività dei porti, specie in rapporto alle operazioni di imbarco/sbarco ed ai servizi relativi.

In particolare vanno ricordate le tariffe pubbliche per ormeggio, rimorchio e pilotaggio, che ad Ancona sono competitive nel panorama dei porti adriatici, le tariffe per attività di sbarco e imbarco, che sono un po' meno competitive, ma si giustificano con la relativa carenza di spazi che hanno a disposizione gli operatori.

Infine i servizi ed in particolare quelli doganali, che richiedono assolutamente una maggiore flessibilità di utilizzo e di orario, cercando di far quadrare il principio per cui all'aumentare del rigore nei controlli corrisponde una riduzione della competitività dello scalo, per ragioni di spreco di tempo e di costi aggiuntivi di movimentazione.

Una seria politica di omogenea applicazione delle norme sulla dogana, permetterebbe tra l'altro di eliminare le differenze di trattamento tra gli scali.

4 Potenziale sviluppo ed opportunità per i porti adriatici

4.1 Le previsioni di traffico

Lo scenario globale del commercio estero si caratterizza per la forte crescita dei Paesi emergenti (in particolare India, Cina, Brasile), per l'alto livello della domanda dei metalli e altre materie prime necessarie alla loro trasformazione, per il rallentamento della crescita USA ed il considerevole apprezzamento dell'Euro rispetto al dollaro. In tale contesto, gli aspetti principali del commercio marittimo mondiale, segnato nel medio-lungo periodo dall'ampliamento delle vie marittime di Suez e Panama, sono:

- il forte incremento atteso del traffico contenitori a livello mondiale, in particolare sostenuto dai Paesi dell'Asia Orientale, Medio Oriente, India e Sud-Est asiatico, oltreché dall'Australia e dall'Africa Sub Sahariana;
- la fase di sviluppo prevista nel settore delle costruzioni delle navi-cisterna, delle navi passeggeri (essenzialmente grandi navi da crociera) ed in particolare delle navi porta-containers di ultima generazione, con capacità da 9.000 TEUs ed oltre;
- l'effetto "a cascata" generato dal fatto che le nuove navi giganti non sostituiscono quelle già in esercizio ma si sommano ad esse. Le navi della classe intermedia (da 4.500 a 6.000 TEUs) che svolgono il ruolo di navi madri, verranno sempre più rese disponibili per servizi diretti su una molteplicità di itinerari che toccano i porti regionali.

Queste positive performance previste per il commercio internazionale si rifletteranno anche a livello



del Mediterraneo con una ulteriore crescita dei traffici inframediterranei, in forza della combinazione delle politiche di supporto alle “Autostrade del mare” dell’UE, dei tassi di sviluppo di Paesi extra UE che si affacciano sul Bacino Mediterraneo, delle prospettive di realizzazione dell’Area di libero Scambio Euro Mediterranea, fissata al 2010.

Particolare sviluppo si stima per il traffico contenitori con un incremento medio annuo tra il 2005 ed il 2015 del 9%, con prevalenza della componente del transhipment rispetto ai traffici import-export. Un andamento analogo si stima nello stesso periodo per i porti Italiani, in modo tale che, in termini di TEU movimentati, si dovrebbe toccare al 2015 un valore di circa 20 Milioni (8,2 in import ed 11,6 in transhipment) che saranno movimentati in un numero di “regional port” maggiore dell’attuale.

4.2 Orizzonti e potenzialità del traffico marittimo nell’Adriatico

Il rilancio della politica portuale italiana, anche attraverso la revisione della Legge n° 84/94, è in grado sicuramente di produrre positivi riscontri anche per la portualità adriatica. In particolare è da considerare in forte crescita la movimentazione dei container sia attraverso il feederaggio con i porti di Taranto e Gioia Tauro, sia eventualmente con uno scambio diretto con il Far East.

Quanto alla traghettiistica merci, l’elemento di internazionalità dei porti adriatici è una caratteristica peculiare che li distingue da quelli tirrenici, prevalentemente collegati sulle rotte nazionali. Inoltre si è consolidata nel tempo una specializzazione dei singoli scali: Ancona sulla Grecia (40%), Trieste sulla Turchia (100%), Bari e Brindisi sull’Albania (85%).

Sicuramente questa attività dovrà essere incrementata, mantenendo le percentuali raggiunte soprattutto per le destinazioni mediterranee e anche interadriatiche, ma accanto ai tradizionali traghetti ro-ro/pax dovranno essere sviluppati i trasferimenti tramite naviglio ro-ro per le merci non accompagnate (casce mobili, ecc.) allungando poi la filiera logistica con il trasporto ferroviario e quello su gomma di corto raggio.

A questo scopo occorre investire in terminal intermodali o co-modali in area portuale e organizzare gli opportuni scambi con gli interporti integrati con le aree portuali stesse.

Nell’anno 2007 nel porto di Ancona, dopo un periodo di flessione negativa, si sono movimentati, per la prima volta, oltre 100.000 TEUS. Tale risultato, al di là della soddisfazione, propone in maniera evidente il problema degli spazi operativi da reperire e dei lavori di ampliamento da completare con urgenza.

Lo scalo dorico è oggi un porto feeder dove quasi il 90% del traffico è di transhipment e dove i livelli di traffico sono destinati ad assestarsi, ma la crescita significativa derivante dal diventare scalo finale delle linee di navigazione, potrà consentire al porto di Ancona di essere riconosciuto come *Regional Port* e successivamente di raggiungere il ruolo di *Gateway* dotandosi di ulteriori collegamenti ferroviari merci, in connessione con lo sviluppo dell’Interporto di Jesi.

Per quanto riguarda invece il traffico crocieristico è lecito valutare che, a fronte di un ravvicinato raddoppio delle navi da crociera occorrerà disporre di porti capaci di far fronte al raddoppio della



domanda di attracchi non solo per i porti Italiani. Il porto di Ancona, così come altri scali nazionali, potrà essere interessato da una crescente richiesta di approdi delle navi da crociera.

I dati del 2007 confermano le potenzialità del porto di Ancona nel settore crocieristico e l'essere stato scelto come scalo dai due principali tour operator mondiali (Costa Crociere e MSC Opera) porterà certamente ad un incremento del traffico crocieristico.

4.3 I piani di sviluppo

Lo strumento urbanistico principale di pianificazione del porto oggi vigente è rappresentato dal Piano Regolatore del Porto di Ancona, la cui ultima variante redatta dall'Ufficio Genio Civile OO.MM. e approvata con D.M. n° 1604 del 14.07.1988, è stata resa esecutiva, con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, solo nel 1997.

Esso tiene conto di uno dei vincoli fondamentali del porto di Ancona (carenza di spazi e infrastrutture) e disegna i necessari ampliamenti da effettuare mediante nuovi terrapieni, con le relative opere foranee di protezione, naturalmente sulla base di valutazioni tecnico-economiche risalenti a circa venti anni fa.

Il Piano si limita a definire le sole opere marittime di ampliamento, mentre a riorganizzare gli assetti funzionali interni al porto era stato delegato il Comune di Ancona.

L' Autorità Portuale di Ancona, istituita nel 1995, si è trovata a:

- confermare le previsioni del vigente P.R.P. per quanto attiene le opere di ampliamento previste;
- individuare una formula tecnico-giuridica che consentisse all'Autorità Portuale di procedere alla redazione di un nuovo strumento programmatico del futuro assetto del porto.

Il Comitato Portuale e l'Amministrazione Comunale di Ancona concordarono, nel 1998, di affidare congiuntamente ad un medesimo gruppo di progettisti l'incarico di procedere alla redazione del nuovo piano regolatore del porto e di quello del nuovo assetto urbanistico dell'area portuale.

Il nuovo strumento denominato "Piano di Sviluppo del Porto", avrà la valenza di Piano regolatore del porto, mi di piano particolareggiato esecutivo comunale e di variante al P.R.C.G. per l'area del porto.

Il Piano di Sviluppo, adottato il 25 febbraio 2005, delinea un quadro progettuale che permetterà:

- il soddisfacimento della domanda potenziale di trasporto via TIR attraverso la realizzazione di strutture finalizzate alla movimentazione nei piazzali e di banchine portuali in grado di accogliere la tipologia di navi adibite a tale trasporto (in ragione dei progressi tecnologici per navi di maggiore dimensione e maggiore velocità);
- la riorganizzazione dei traffici terrestri tra città e porto, assicurando il rapido deflusso di mezzi, merci e passeggeri da e verso i traghetti, minimizzando gli impatti sull'ambiente e sul traffico cittadino;
- il recupero di efficienza nella movimentazione container adeguando le strutture di banchina e gli spazi a terra;



- il reinserimento del Porto nell'ambito urbano, particolarmente sostenuto dal Comune di Ancona.

Attualmente il piano è al vaglio del Consiglio Superiore per il prescritto parere.

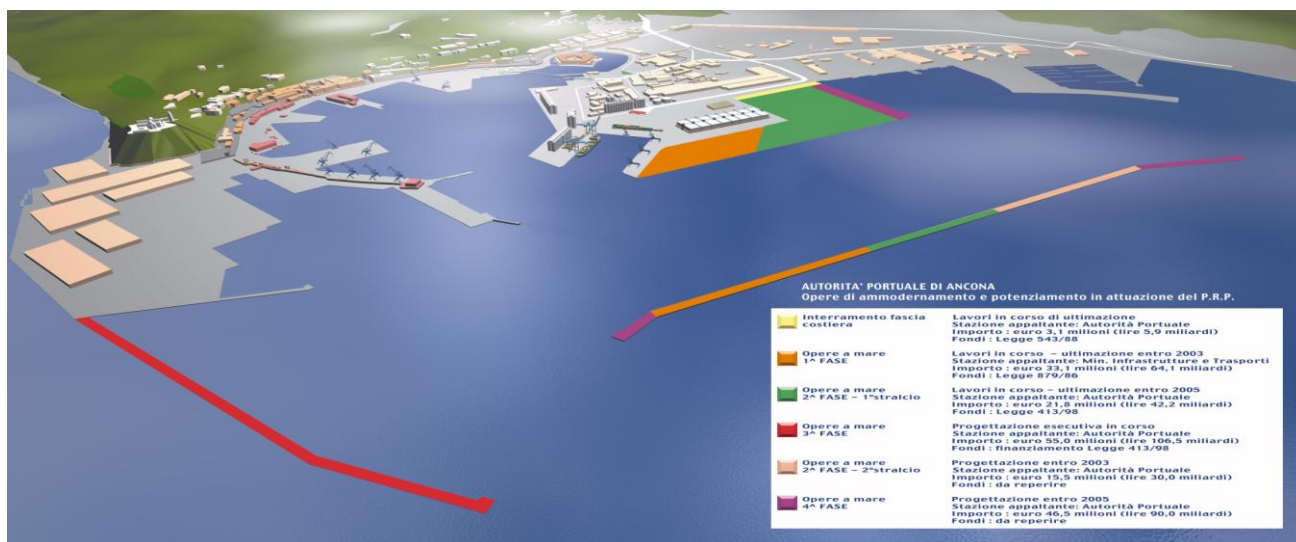
4.4 Gli investimenti e le opere programmate

Il Piano Regolatore Portuale prevede la realizzazione delle opere a mare, suddivise in quattro fasi di attuazione:

- a) diga foranea di sottoflutto,
- b) molo di sopraflutto,
- c) banchina lineare di oltre 900 mt., con fondali di – 14 metri,
- d) banchina laterale di 440 metri, con nuovi piazzali di circa 35 ettari che si aggiungeranno ai 15 ettari attualmente disponibili a ridosso della Nuova Darsena.

Sono in realizzazione le prime due fasi (950 metri della diga foranea di sottoflutto e banchina lineare di 900 metri) mentre il molo è già finanziato; i tempi di realizzazione sono andati ben al di là di quelli programmati.

Fig 6 – Opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona



Soprattutto occorre reperire circa 64 milioni di € aggiuntivi per la banchina lineare (punto c), oltre ai 16 già disponibili da parte dell'Autorità Portuale e circa 80 milioni di € per completare il banchinamento laterale ed il prolungamento delle dighe (punti a e d) .

Il Piano Operativo Triennale 2008-2010, individua, in aggiunta a quanto sopra, i seguenti interventi che ad eccezione del primo sarebbero a carico dell'Autorità Portuale:

- realizzazione del collegamento viario con l'autostrada A14 e la SS 16 ed il potenziamento del collegamento ferroviario da parte dell'Autorità Portuale ed RFI. **Mentre per il P.F. dell'uscita ad ovest non dovrebbero esserci problemi di cofinanziamento, per l'allaccio ferroviario della nuova Darsena la quota RFI è da reperire per intero, per circa 3 milioni di €.**

- acquisizione di nuove aree operative retroportuali, in parte già realizzato con l'annessione dell'area Tubimar;
- il completamento dei nuovi piazzali, di circa 150.000 mq che si aggiungeranno ai 350.000 mq attualmente disponibili a ridosso della Nuova Darsena;
- l'escavo dei fondali a – 14 mt;
- opere a mare minori (su altre banchine, moli e relativi fondali);
- iniziative di carattere promozionale, per promuovere le potenzialità del porto di Ancona, e di natura organizzativa per assicurare risposte adeguate alle nuove dinamiche portuali.

Oltre tutto ciò, al fine di eliminare alcune strozzature viarie esistenti nell'ambito del porto storico per una migliore gestione del problema dell'incolonnamento dei mezzi, dell'imbarco e dello sbarco automezzi dai traghetti, sono in corso di realizzazione o di avanzata progettazione due interventi di risagomatura ed ampliamento delle banchine adiacenti la Stazione Marittima.

La previsione di intervento in un'area ferroviaria, retrostante al porto, da realizzarsi con fondi di cui al POR-FESR della Regione Marche per gli anni 2007-2013, ai fini della sua trasformazione in terminal intermodale per il trasporto nave-ferro, consente di ipotizzare l'avvio di una linea di trasporto trasversale per il collegamento merci da Francia e Spagna, verso Grecia e Turchia, utilizzando la esistente linea ferroviaria tra Civitavecchia e Ancona, o anche sviluppando un collegamento tra Livorno ed Ancona.

La stessa attività potrà essere replicata anche sulla direttrice Nord-Sud per il centro Europa consentendo un deciso incremento del segmento merci non accompagnate ed in futuro, coinvolgendo l'Interporto di Jesi, una sensibile crescita del segmento container ed eventualmente di quello "automotive".

Rimane sullo sfondo, per l'onerosità dell'intervento, l'eventuale prospettiva di realizzare un nuovo interrimento impostato sulla diga foranea, per circa 50 ettari con fondali di oltre 14 metri; prospettiva che può determinarsi solo in presenza di una forte crescita concentrata della domanda di traffico containerizzato (fig. 7).

4.5 Dragaggi e vasca di colmata

Nell'ambito del POT 2008-2010 viene evidenziato il problema dei dragaggi, necessari al mantenimento dei fondali per accogliere il naviglio previsto, all'approfondimento degli stessi alla luce delle nuove opere di ammodernamento e potenziamento del porto.

Per poter correttamente programmare gli interventi di dragaggio l'Autorità portuale ha affidato al CNR ISMAR di Ancona uno studio sui fondali che ha consentito di conoscere la situazione esistente e le esigenze di dragaggio del porto. Da tale studio è emerso che il volume totale dei sedimenti da dragare è di circa 3 milioni di metri cubi dei quali l'11% nel porto storico e l'87% per gli approfondimenti e gli ampliamenti del porto. Tali sedimenti possono essere destinati a



ripascimenti (2,4 milioni di metri cubi), vasca di colmata (circa 160.000 mc) e a mare (circa 350.000 mc).

4.6 Dragaggi e vasca di colmata

Nell'ambito del POT 2008-2010 viene evidenziato il problema dei dragaggi, necessari al mantenimento dei fondali per accogliere il naviglio previsto, all'approfondimento degli stessi alla luce delle nuove opere di ammodernamento e potenziamento del porto.

Per poter correttamente programmare gli interventi di dragaggio l'Autorità portuale ha affidato al CNR ISMAR di Ancona uno studio sui fondali che ha consentito di conoscere la situazione esistente e le esigenze di dragaggio del porto. Da tale studio è emerso che il volume totale dei sedimenti da dragare è di circa 3 milioni di metri cubi dei quali l'11% nel porto storico e l'87% per gli approfondimenti e gli ampliamenti del porto. Tali sedimenti possono essere destinati a ripascimenti (2,4 milioni di metri cubi), vasca di colmata (circa 160.000 mc) e a mare (circa 350.000 mc).

Fig. 7 - Ipotesi nuovo interrimento impostato sulla diga foranea



I suddetti quantitativi risultano però eterogenei in pianta e profondità, pertanto per ogni singolo intervento riguardante uno specchio d'acqua dovranno essere previste modalità di escavo selettive, per conferire il sedimento dragato nel corretto sito di destinazione finale.

Le analisi (che tuttavia dovranno essere ripetute nel tempo) hanno escluso la presenza di sedimenti con contaminanti superiori ai limiti previsti per il conferimento in vasca di colmata (rifiuti speciali).

Per tali interventi devono essere acquisite l'autorizzazione del Ministero dell'Ambiente (per il dragaggio e successivo versamento di materiale a mare) e l'autorizzazione regionale per il dragaggio e successivo impiego per ripascimento o in vasche di colmata ("Piano di gestione integrata delle aree costiere" del febbraio 2005 e successive Linee guida per la gestione dei materiali derivanti dalle attività di dragaggio portuale approvate con DGR n° 796 del 16.07.2007).

Gli scavi di manutenzione più urgenti nel porto storico, interesseranno un quantitativo di sedimenti di circa 100.000 mc. Allo scopo è stato consegnato uno studio di fattibilità dell'Università Politecnica delle Marche per verificare la possibilità di realizzare una vasca di colmata all'interno dell'ambito portuale per accogliere tali materiali, possibilità che è stata individuata nella vasca di colmata già prevista nell'ambito delle opere di ammodernamento e potenziamento del PRP nella darsena dell'ex porto turistico, già in parte colmata con i materiali dragati negli ultimi anni.

I lavori per la vasca di colmata potrebbero essere avviati nel 2009 ma occorre reperire un ulteriore finanziamento di 7 milioni di €, per rispettare le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente..

Nello stesso periodo verrà sottoposto al Comitato portuale il calendario delle priorità dei lavori di dragaggio da effettuare nel porto.

4.7 Il recupero del waterfront

Una volta realizzate le nuove banchine e i terrapieni retrostanti le aree del porto storico dovrebbero essere liberate dalle attività che tuttora vi si svolgono a servizio del traffico mercantile.

Questo consentirà di restituire alla città e ai passeggeri il porto storico e di recuperare il waterfront, realizzando i progetti di riassetto urbanistico e riuso della fascia costiera, tesi a migliorare l'integrazione fra porto e città.

Inoltre è imminente l'avvio dei lavori della banchina di allestimento interna allo stabilimento Fincantieri, che libererà la banchina 7, attualmente impiegata per questo scopo, con il contemporaneo rilascio della palazzina mensa e spogliatoi.

Questo edificio potrebbe essere riqualificato e destinato a funzioni di pregio, vista la sua posizione in prossimità dell'arco Traiano e del colle Guasco.

Ugualmente potrebbe essere assegnata a nuova destinazione, nell'ottica della riqualificazione del waterfront, la palazzina della direzione Fincantieri, che è in corso di passaggio al demanio.



La progettazione organica degli interventi da effettuare sarà comunque definita dalla società Traiano, in fase di costituzione tra Autorità portuale ed Enti Pubblici.

Tuttavia il recupero del porto storico non sarebbe davvero completo, se non operasse anche sulla darsena circostante la Mole Vanvitelliana, oggi utilizzata come approdo per i pescherecci.

Tale soluzione comporta la necessità di realizzare a fianco del porto turistico un ulteriore ridosso destinato ai pescherecci, valutato per ora circa in un costo di circa 25 milioni di €.

5 Azioni in tema di logistica

Come nel recente passato è stato realizzata un'apposita struttura di deposito temporaneo per il carbone destinato ad alimentare la Centrale ENEL di Bastardo in Umbria, che viene rifornita regolarmente via treno, così è opportuno ampliare l'offerta logistica legata al Porto per accrescerne le potenzialità ed il valore aggiunto che può generarsi.

A tale scopo è in corso di avanzata realizzazione a 25 chilometri dal Porto, l'Interporto di Jesi, collocato lungo la trasversale ferroviaria romana e servito da una strada statale a 4 corsie.

La previsione complessiva è di 100 ha di superficie territoriale, la metà dei quali già disponibili; sono iniziati i lavori per lo svincolo stradale e per l'allaccio ferroviario.

Nel corso del 2009 verrà resa pienamente operativa l'attività del terminal presso l'Interporto.

Sono inoltre previste ed in parte in fase di realizzazione alcune piattaforme logistiche distrettuali, collocate nei principali distretti della regione capaci di dialogare direttamente con l'Interporto ed con il Porto.

5.1 Lo sviluppo dell'intermodalità

Fra gli obiettivi del Piano generale di trasporti e della logistica approvato dallo Stato italiano vi è quello di riequilibrare i trasporti a favore delle modalità ferroviarie e marittime e di favorire il trasporto combinato. La politica dei trasporti dell'Unione Europea sta orientando da anni le politiche degli stati membri verso uno spostamento dei traffici dal vettore stradale al vettore ferro e per via marittima, sostenendo in particolare il cabotaggio e il trasporto combinato.

In tal modo si intende infatti limitare gli effetti negativi del traffico su strada, ormai riconosciuti sia a livello di effetti sull'inquinamento atmosferico (ossidi di zolfo e di azoto, particolare fine PM10 e polveri ultrasottili PM2,5) che come fonte di rumore.

La riduzione dei mezzi circolanti su strada risolve inoltre il problema della congestione traffico che il trasporto su gomma comporta.

Con questi obiettivi sono stati formulati e sono in fase di sviluppo alcuni importanti progetti che riguardano il porto di Ancona, che vedono il coinvolgimento di diversi soggetti, locali e internazionali, pubblici e privati.

5.2 Piattaforma logistica ex scalo Marotti

In coerenza con gli obiettivi della politica comunitaria dei trasporti il progetto si propone di attrezzare l'area ferroviaria denominata "ex scalo Marotti" a piattaforma logistica multimodale per il carico e lo scarico di casse mobili e container e in prospettiva di trailers e TIR, per il trasporto su treno, realizzando nel porto di Ancona l'unica piattaforma logistica multimodale portuale dell'Adriatico, ubicata a poche centinaia di metri dalle banchine.

L'intervento è previsto nel Piano di sviluppo del porto ed è finanziato (per 5 milioni di euro) con fondi regionali nell'ambito del Programma POR-FERS 2007-2013 ASSE 4.

Il progetto si estende anche all'ulteriore area di proprietà di RFI, non più totalmente funzionale al servizio ferroviario e attualmente utilizzata dal "Dopolavoro ferroviario" per attività ricreative e sportive e in parte utilizzata come magazzino merci.

Una volta delocalizzate tali attività sportive in altro sito del territorio comunale, reso disponibile dal Comune di Ancona, l'intera area, di proprietà di RFI, sarà attrezzata con rampe e impianti di movimentazione e gestita da un soggetto giuridico appositamente costituito. Oltre ai normali servizi di movimentazione saranno previsti piazzali di sosta sorvegliati e recintati e cancelli di entrata e di uscita per la registrazione dei movimenti dei mezzi intermodali.

L'utilizzo del mezzo ferroviario può essere favorito non solo sulla direttrice nord-sud, ma anche in quella trasversale Tirreno-Adriatico e il trasporto intermodale (anche in considerazione dell'imminente completamento l'autostrada Igoumenitza-Salonicco e delle nuove linee da e per la Turchia) potrà essere ulteriormente incentivato mediante le ulteriori significative iniziative:

- 1) treno trasversale intermodale Civitavecchia-Ancona, che realizzi il collegamento del Mediterraneo con l'Europa Orientale ed Occidentale senza penalizzare l'attraversamento stradale italiano,
- 2) collegamenti intermodali ferroviari con i grandi interporti del Nord Italia e conseguentemente del Nord Europa
- 3) un collegamento navetta tra lo scalo di Falconara e la piattaforma portuale a mezzo autostrada ferrata (cioè trasporto di camion completi)
- 4) un collegamento navetta con l'interporto di Jesi che garantisce adeguati spazi per la sosta, la movimentazione e lo smistamento delle merci. Una possibile attività da svolgersi in stretta collaborazione tra le due infrastrutture porto-interporto è quella legata al trasporto delle auto nuove, che dai pesi dell'Est sono dirette all'Europa centrale.

La piattaforma intermodale consentirà inoltre di rendere pienamente operativo il servizio di auto al seguito del treno, fortemente voluto dall'Autorità portuale e che nei primi anni di attuazione, sta registrando un notevole successo.

5.3 Il Programma “Autostrade del mare”

Il programma rientra tra i 30 progetti prioritari dell'Unione Europea e ad esso sono stati destinati 1,8 miliardi di Euro. Le aree geografiche individuate sono il Mar Baltico, l'Europa occidentale, il Mediterraneo occidentale (Europa Sud Ovest) e il Mediterraneo Orientale (Europa Sud Est).

Le linee di sviluppo sono:

- concentrazione di gran parte del trasporto merci su alcuni itinerari marittimi in partenza da un numero limitato di porti (per accrescere la redditività delle linee);
- semplificazione dei controlli doganali;
- messa a punto di un sistema elettronico di dichiarazione per le autorità portuali;
- installazioni portuali riservate di preferenza a questa attività (terminali ro-ro, apparecchiature logistiche, aree di stazionamento, installazioni per camionisti) e un accesso diretto ai porti;
- navigabilità garantita tutto l'anno.

Dal 2007 il programma delle Autostrade del mare ha ricevuto nuovo impulso grazie al Marco Polo II che, diversamente dalla prima edizione, individua un asse specifico di azioni e risorse finanziarie dedicate al suo sviluppo (450 milioni di Euro dal 2007 al 2013) e si caratterizza proprio per l'esplicito sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare.

A differenza del programma Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN-T) che ha come oggetto principale lo sviluppo di infrastrutture strategiche e la creazione di una rete di trasporto ed è gestito da settore pubblico, il programma Marco Polo supporta l'avvio del servizio di trasporto (e solo in parte di infrastrutture), nuove linee dedicate alle autostrade del mare ed è destinato al settore privato, ovvero è rivolto a coloro che vogliono attivare nuovi servizi.

Con tale programma l'Unione Europea intende trasferire entro il 2013 una parte sostanziale del previsto aumento del traffico su strada (misurato in t/km) verso lo *short sea shipping*, il trasporto ferroviario, le vie navigabili interne o la combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali siano i più brevi possibile.

Per far questo si avvale di:

- azioni di trasferimento modale, ovvero aiuti all'apertura di nuovi servizi nel mercato del trasporto merci non stradale,
- azioni catalizzatrici, cioè fondi per soluzioni non stradali nel trasporto merci,
- azioni comuni di apprendimento, sostegno ad iniziative che migliorano la cooperazione e la condivisione del know-how in un'industria del trasporto e della logistica sempre più complessa.

Nel 2007 è stato avviato il progetto comunitario per l'elaborazione di un Master Plan per “East Mediterranean Motorways of the Sea” allo scopo di definire le necessità infrastrutturali ed i nuovi collegamenti, nonché gli indirizzi per una politica coordinata di settore. Tale progetto vede come referente l'Autorità portuale di Igoumenitza per conto dei Ministeri dei Trasporti di Italia (in convenzione con la Rete Autostrade Mediterranee SpA), Grecia, Slovenia Malta e Cipro.



Nel maggio 2008 l'Autorità portuale di Ancona ha partecipato al progetto comunitario con il "Progetto Due Mari", potendo contare sulla partnership della Regione Marche, delle Autorità portuali di Igoumenitza, Koper e Civitavecchia, di RFI, del Comune di Foligno, oltre che di soggetti privati come la Blue-Line, Grimaldi Group ed Anek Line.

Per il porto di Ancona è l'occasione per superare l'isolamento in cui si è trovato negli ultimi anni rispetto alle politiche comunitarie, poiché l'inserimento nel Master Plan dei progetti infrastrutturali dello scalo dorico o la previsione di nuove linee di collegamento tra Ancona e i porti dell'est mediterraneo consentirebbe di usufruire di fondi comunitari.

In questo senso va ricordato il completamento delle autostrade croate, il più grande investimento nazionale dalla fine degli eventi bellici, che è ormai prossimo a raggiungere Dubrovnik. Un progressivo potenziamento stradale verso sud, fino a raggiungere la Grecia, potrebbe proporsi come seria alternativa ai collegamenti via mare in Adriatico, in particolare per il transito di merci dirette prevalentemente al Nord Europa, ripristinando quella linea di collegamento che esisteva nella ex-Jugoslavia e che era diventata impraticabile per i rischi connessi alle vicende belliche e il conseguente numero di frontiere da superare.

La proposta progettuale del "Progetto Due Mari" sviluppa tre ipotesi:

- accrescere il flusso di merci attraverso l'apertura di nuove rotte fra Ancona e Koper,
- migliorare i servizi esistenti fra Ancona e Igoumenitza,
- collegare il bacino del Mediterraneo orientale con quello occidentale utilizzando una linea ferroviaria che connette i porti di Ancona e Civitavecchia.

A tale idea progettuale la Regione Marche partecipa con il finanziamento per la promozione del trasporto combinato, già previsto nell'ambito dei fondi strutturali del Programma Operativo 2007-2013 "Asse 4 – Accessibilità ai servizi di trasporto".

5.4 Strategie collaborative

Ai fini dell'applicazione del progetto europeo "Autostrade del mare" è stata avviata una progettualità comune con il porto di Igoumenitsa, terminale della autostrada Egnatia, allo scopo di convogliare sulla tratta Ancona – Igoumenitsa parte dei traffici provenienti dal nord-est della Grecia.

E' in corso di studio un progetto da presentare sul Marco Polo II per il collegamento intermodale Spagna –Turchia attraverso Civitavecchia ed Ancona e relativi porti ed interporti.

L'Autorità Portuale di Ancona partecipa con la Regione, la CCIAA di Venezia, l'Interporto Marche, l'agenzia Veneto Lavoro, e altre Autorità Portuali di porti adriatici al progetto Adriaform (Interreg), che si propone di realizzare un network di cooperazione per approfondire le tematiche relative al mercato del lavoro ed alla formazione professionale specializzata per gli operatori portuali, interportuali e di logistica.

Alcuni tra i principali porti europei, università, esperti ambientali, tra cui l'APAT (agenzia del Ministero dell'Ambiente) hanno in corso dal 2000 il progetto Ecoports, per costituire una rete di



contatti e scambi di esperienze tra circa 150 porti europei, specie in merito alla risoluzione di problemi ambientali. L'Autorità Portuale punta ad avere la certificazione ambientale e nel contempo cerca di incentivare le imprese portuali ad ottenere le certificazioni ISO 14001 ed EMAS II.

La Regione, in collaborazione con l'Autorità Portuale partecipa al progetto Efiport – Ecoefficiency in ports, il cui obiettivo è ridurre l'inquinamento atmosferico e delle acque e ridurre la produzione di rifiuti, e al progetto Adriaform Interreg IIIA – Assistenza tecnica per lo sviluppo di un network per la qualificazione delle risorse e umane nel settore della logistica e dei trasporti si propone di realizzare una rete di cooperazione per approfondire le tematiche legate alle opportunità del mercato del lavoro.

I partner coinvolti sono l'Autorità portuale di Ancona, di Brindisi, di Pola (Croazia), di Bar (Montenegro) e di Durazzo (Albania), la Regione Marche, la società Interporto marche, la Camera di Commercio di Venezia e Veneto lavoro (l'Ente strumentale della Regione Veneto per le politiche dell'occupazione).

Sono inoltre in corso di stipula alcuni Protocolli d'intesa, quali quello per la pianificazione delle misure finalizzate al contenimento degli infortuni in ambito portuale, quello per i controlli della G.d.F. sugli appalti e sulle imprese appaltatrici dell'Autorità Portuale.