



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale**


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

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO CENTRALE

Piano Operativo Triennale 2022-2024

approvato dal Comitato di Gestione con

Delibera n° 30 del 26/7/2022

COMITATO DI GESTIONE

Presidente Autorità di Sistema Portuale del
Mare Adriatico Centrale

Vincenzo Garofalo

Rappresentante dell'Autorità Marittima

C.V. Donato De Carolis

Componente designato dalla Regione
Abruzzo

Gennaro Strever

Componente designato dalla Regione
Marche

Cesare Buonfigli

Componente designato dal Sindaco del
Comune di Ancona

Alessio Piancone

Componente designato dal Sindaco del
Comune di Pesaro

Raniero De Angelis

Componente designato dal Sindaco del
Comune di Pescara

Riccardo Padovano

1. ANALISI DI SCENARIO	9
1.1 Il contesto globale.....	9
1.1.1 Aspetti geopolitici ed economici.....	9
1.1.2 Lo scenario della transizione energetica e verde.....	13
1.1.3 La proposta di revisione del Regolamento TEN-t (1315/2013) e il Regolamento CEF 2021-2027 (1153/2021)	17
1.1.4 La strategia macroregionale Adriatico-Ionica (EUSAIR).....	19
1.2 Il contesto nazionale e regionale.	20
1.2.1 L'allegato Infrastrutture 2022	22
1.2.1.1 Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e il Piano Nazionale Investimenti Complementari	23
1.2.1.2 Stato di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica... ..	24
1.2.1.3 Il Piano Nazionale del Cold Ironing.	25
1.2.2 Panorama regionale: le Marche.....	26
1.2.3 Panorama regionale: l'Abruzzo. Principali evidenze e indicazioni del Piano Sviluppo Strategico della ZES Abruzzo	27
1.3 Le prospettive per il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: da porti a sistema portuale motore della globalizzazione a medio raggio.....	29
2. UN SISTEMA PORTUALE IN TRASFORMAZIONE.....	34
2.1 La redazione del Documento di Pianificazione Strategica del Sistema portuale.	34
2.2 Gli investimenti infrastrutturali per il potenziamento, l'efficienza e la transizione energetica dei porti.....	37
2.3 Il quadro degli interventi nei porti.....	42
2.3.1 Ancona	42
2.3.2 Ortona	46
2.3.3 Pesaro.....	48
2.3.4. Pescara	51
2.3.5 San Benedetto del Tronto	53
3. SECURITY DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI E SICUREZZA SUL POSTO DI LAVORO	55

3.1. Identificazione dei fabbisogni	56
3.2 Individuazione delle finalità/obiettivi da perseguire	56
3.2.1 Ancona	57
3.2.2 Ortona	58
3.2.3 Pesaro.....	58
3.2.4 Pescara	59
3.3 Revisione del Regolamento di accesso nei porti.....	59
3.4. Sistemi di gestione integrata della sicurezza in porto	61
3.5. Promozione di strumenti di prevenzione in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori.....	61
3.6 Implementazione dell'attività del Nucleo di Vigilanza e Controllo	61
4. INNOVAZIONE TECNOLOGICA	63
4.1 Il processo di digitalizzazione interno	63
4.2 Ammodernamento del PCS e prosecuzione della collaborazione con Agenzia Dogane e Monopoli per l'innovazione nella gestione dei flussi di merci;.....	64
5. ENERGIA ED AMBIENTE	68
5.1 Efficiamento energetico e alimentazione elettrica delle navi	68
5.2 Rifiuti dalle navi e dei residui di carico.....	70
5.3 Azioni per il miglioramento della qualità dell'aria	72
6. LE AZIONI PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE	75
6.1 La Pianificazione portuale e l'implementazione dei fondi PNRR per la competitività, l'innovazione tecnologica, la transizione energetica e la sostenibilità	75
6.2 Continuare il supporto allo sviluppo della cantieristica	76
6.3 Traffico passeggeri: dal boom al COVID. Le possibili azioni di rilancio	77
6.4 Il posizionamento del sistema portuale nel contesto della macroregione.....	81
6.5 Proseguire la cooperazione istituzionale	83
6.6 L'Attività promozionale e di comunicazione	85
6.7 Dialogo porto-città	88

1. ANALISI DI SCENARIO

1.1 Il contesto globale.

1.1.1 Aspetti geopolitici ed economici

La persistente pandemia, con i suoi impatti sulla catena logistica della globalizzazione, la crescita dell'inflazione a seguito delle politiche di rilancio economico e, da ultimo, l'invasione russa dell'Ucraina sono i tre macrofenomeni che impattano non solo sui fondamentali economici internazionali, ma anche sui commerci e sui traffici marittimi.

I dati UNCTAD¹ indicano, pur nell'incertezza delle previsioni, effetti immediati di questi eventi, soprattutto nei Paesi in via di sviluppo: tagli alla spesa pubblica, aumento del servizio del debito pubblico, aumento delle disparità sociali conseguenti alla risalita dei prezzi di cibo e carburanti. Nelle economie della zona euro l'impatto è previsto soprattutto in termini di minore crescita del PIL, prevista all'1,6% per il 2022 con un taglio delle stime di un punto percentuale rispetto alla precedente valutazione. L'immagine seguente, estratta dal rapporto rapido di UNCTAD sull'impatto del conflitto sul commercio e lo sviluppo evidenzia in particolare che la guerra ha portato i prezzi dei beni primari per l'alimentazione a livelli superiori agli ultimi 15 anni, con una spirale di crescita innescatasi ben prima del conflitto ucraino, come già evidenziato, tra l'altro, anche dall'ultima nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza pubblicata dal MEF nel 2021.

¹ UNCTAD: *Tapering in a time of conflict*. Marzo 2022.

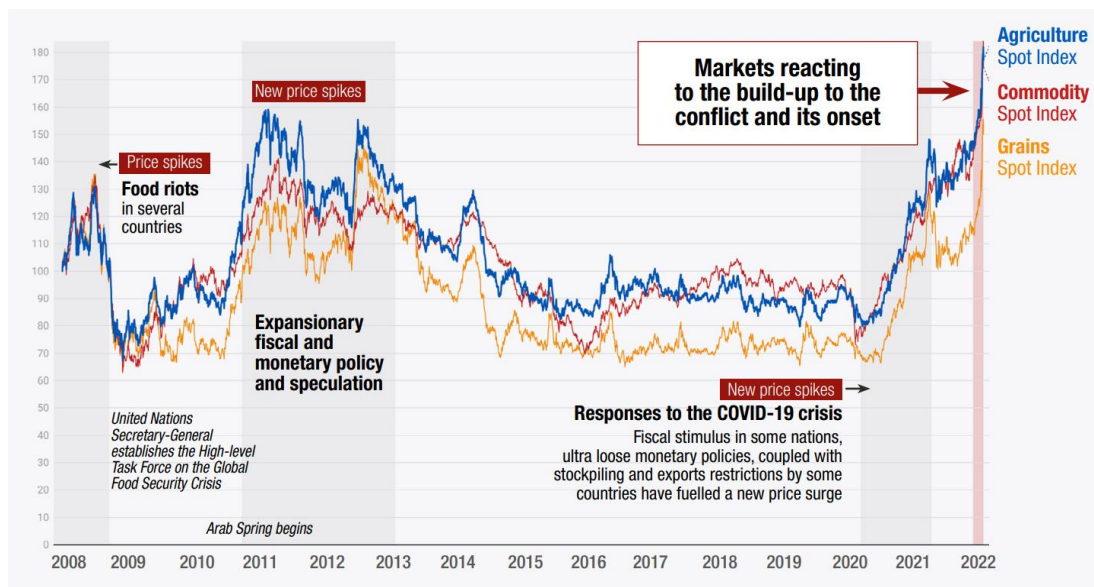


Figura 1. La crescita dei prezzi aumenta le preoccupazioni per la sicurezza alimentare e la stabilità politica. Dati UNCTAD

Con riferimento al settore dei trasporti, il documento UNCTAD individua una serie di concause che metteranno sotto ulteriore pressione il trasporto aereo ed il trasporto marittimo, strumenti per garantire gli approvvigionamenti delle filiere logistiche più lunghe. In particolare, l'effetto delle sanzioni, della chiusura dello spazio aereo russo e della crescita del costo dei carburanti ha provocato un'impennata dei costi del trasporto merci aereo nella rotta tra Asia ed Europa; le sanzioni e l'incertezza politica hanno portato più di uno spedizioniere a sconsigliare la prenotazione di slot sui servizi ferroviari tra Asia ed Europa. La "Via della seta ferroviaria" era in decisa crescita, come conseguenza dell'impennata dei noli marittimi dal 2020 e copriva tra il 5 e l'8% del traffico container tra Asia ed Europa. Si tratta quindi di un non trascurabile elemento di ulteriore pressione sul trasporto marittimo che, reputa UNCTAD, difficilmente potrà sostituire senza conseguenze l'aumento della domanda causato dal venir meno delle offerte sul trasporto aereo e ferroviario.

Anche il documento predisposto da SRM per Assoporti nel giugno 2022² rimarca gli impatti per il nostro Paese dell'attuale contesto geoeconomico. Una prima stima riguarda

² *Highlights sul trasporto marittimo e la logistica*, Assemblea Generale Assoporti 2022.

l’impatto sul trasporto marittimo, le cui prospettive di crescita sono comunque riviste al ribasso. Il report segnala inoltre il permanere delle criticità nella gestione delle catene logistiche “lunghe” globali, con la persistenza dell’impennata dei noli, nonché di problemi di tempistiche connesse sia alla politica cinese di 0 contagi, sia alla congestione portuale.



Figura 2. SRM: impatto del conflitto in Ucraina sulle previsioni di crescita al 2022 dello shipping e tipologie di trasporto marittimo.

La “Nota COVID” di Bankitalia del 17 febbraio 2021 evidenziava alcuni dati sulle imprese italiane in conseguenza della pandemia in atto. In particolare, il documento analizzava l’impatto COVID-19 sulle catene del valore globali (GVC). Il contesto di analisi era già influenzato dalle tensioni tra Cina e Stati Uniti e dalle conseguenti incertezze sulla continuità delle catene logistiche e dell’assenza di barriere al commercio internazionale, oltre che da un anno di pandemia. Lo shock pandemico aveva evidenziato, secondo lo studio, la fragilità delle catene di approvvigionamento estese in più Paesi. In assenza di misure coordinate infatti, le catene del valore transnazionali erano state colpite da misure restrittive presenti in uno o più Paesi, fenomeno che diverrebbe più gestibile in un singolo contesto nazionale. Tuttavia, riportava lo studio, le imprese interessate a una strategia di reshoring erano meno del 2% da rilevazioni effettuate su imprese statunitensi e svedesi. Con riferimento allo scenario nazionale, i sondaggi effettuati da Bankitalia tra settembre ed ottobre 2020 sembravano dare risultati analoghi. Inoltre, dai dati raccolti lo studio traeva l’osservazione che le imprese manifatturiere internazionalizzate avrebbero affrontato meglio la crisi rispetto a quelle operanti solo sul mercato interno. In particolare, affermava lo studio, nel settore tessile e nella metalmeccanica la quota di

imprese che ha subito un forte calo di fatturato, misurata sul campione di quelle più coinvolte nei processi produttivi internazionali, è risultata inferiore rispettivamente di circa 20 e 15 punti percentuali, rispetto a quella relativa alle imprese operanti nel solo mercato interno. Sfumature differenti erano rappresentate dall'analisi di fine 2021 di Confindustria³ che evidenziava in primis il forte recupero nel 2021 della manifattura italiana rispetto a quella delle altre economie europee quali Germania e Francia. Una performance spiegata *“da una dinamica della componente interna della domanda che, grazie alle misure governative di sostegno ai redditi da lavoro prima e di stimolo alla spesa dopo, ha dato un contributo decisivo alla ripresa della produzione nazionale”*: se l'aumento del fatturato estero ad agosto del 2021 segnava un +2,8% in valore rispetto al picco di febbraio 2020, il fatturato interno cresceva del +7,0%. A beneficiare soprattutto i comparti legati alle costruzioni. Altro punto di forza evidenziato dal rapporto Confindustria sarebbe il basso grado di esposizione delle imprese manifatturiere italiane alle strozzature che stanno affliggendo le catene globali del valore.

I dati Confindustria evidenzerebbero che in base alla media nella seconda parte del 2021 “solo” il 15,4% delle imprese lamenterebbe vincoli di offerta alla produzione per mancanza di materiali o insufficienza di impianti, contro una media UE del 44,3% e a fronte del 78,1% dei rispondenti in Germania.

Riguardo al backshoring il fenomeno appariva al centro studi dell'Associazione non marginale. Tra i rispondenti che avevano in essere rapporti di fornitura estera, il 23% ha già avviato, negli ultimi cinque anni, processi totali o parziali di backshoring.

I due studi, realizzati in periodi diversi e quindi soggetti a variazioni di percezione, sembrano dare alcune indicazioni trasversali:

- 1) L'efficacia delle politiche pubbliche espansive nell'assicurare nel breve periodo un rilancio dell'economia e la tenuta dell'occupazione;
- 2) La conseguente più rapida ripresa per le imprese maggiormente orientate al mercato italiano, sia come mercato di riferimento, sia come posizionamento geografico della catena del valore;

³ *La manifattura al tempo della pandemia. La ripresa e le sue incognite*

- 3) Un bilanciamento dei vantaggi dell'internazionalizzazione (maggiore tenuta nelle situazioni di crisi grazie all'operatività su mercati diversi) e dei suoi svantaggi (dipendenza delle catene del valore internazionali da un quadro stabile dal punto di vista geopolitico, con limitate barriere agli scambi e ridotti costi di trasporto).

Il conflitto in Ucraina ha ulteriormente destabilizzato il quadro politico internazionale, aumentando la percezione di un progressivo orientamento alla regionalizzazione degli scambi. Un trend già avviato dal progressivo deterioramento delle relazioni tra Stati Uniti e Cina e che andrà osservato con attenzione nei prossimi anni, anche in conseguenza dell'evoluzione della complessa situazione internazionale e delle barriere al commercio imposte dal sovrapporsi dei regimi sanzionatori.

1.1.2 Lo scenario della transizione energetica e verde

Le pressioni a cui è sottoposto il trasporto marittimo hanno un impatto ancora incerto sul percorso definito dal Green deal europeo in materia di decarbonizzazione. All'inizio di giugno, ad esempio, Il Consiglio dei ministri dei Trasporti ha compiuto un passo avanti rilevante approvando tre proposte di Regolamento del pacchetto europeo "Fit for 55" in materia di infrastrutture per i carburanti alternativi (AFIR), sviluppo e uso di carburanti alternativi nei settori dell'aviazione (Refuel Aviation) e marittimo (Refuel Maritime). Ancorché il percorso legislativo non sia stato completato, si tratta comunque di un passaggio che indica la determinazione degli Stati membri a procedere verso la decarbonizzazione, da un lato, e la riduzione della dipendenza dai carburanti fossili dall'altro.

GREEN DEAL

Il Green Deal è la nuova politica di crescita dell'Unione, presentata dalla Presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen l'11 dicembre 2019, che poggia sull'obiettivo strategico principale di far diventare l'Europa il primo continente "carbon neutral", a "impatto climatico zero" (ovvero che raggiungerà la neutralità climatica) entro il 2050. Il Green Deal nasce per fornire risposte sostenibili dal punto di vista economico e ambientale alle grandi sfide globali del cambiamento climatico e del degrado ambientale,

trasformando queste ultime in opportunità per creare una società più competitiva e attenta all'uso efficiente delle risorse.

Per realizzare questi obiettivi, il Green Deal individua aree di intervento, tra cui la mobilità. Con riferimento al tema della mobilità, l'obiettivo è ridurre le emissioni di gas serra nel settore trasporti del 90% entro il 2050, settore ritenuto responsabile per circa un quarto delle emissioni europee e con previsioni di crescita visto il trend in aumento della domanda di trasporto nei prossimi 30 anni. Obiettivo fondamentale nel settore portuale e marittimo è promuovere combustibili alternativi e sostenibili. Lo strumento finanziario che supporta la politica del Green Deal è il Just Transition Mechanism, dedicato a sostenere gli effetti socio-economici della transizione, concentrandosi sulle regioni, le industrie ed i settori sociali più colpiti dalla crisi della pandemia. Il Just Transition Mechanism prevede di mobilitare almeno 100 Miliardi di euro attraverso:

- Just Transition Fund: un nuovo fondo di 7,5 Miliardi che si prevede possa generare dai 30 a 50 Miliardi di € di investimenti;
- Schema "InvestEu" Just Transition che genererà 45 Miliardi di € di investimenti;
- Un nuovo strumento di prestiti per il settore pubblico, supportato dalla Banca Europea degli Investimenti che mobilerà dai 25 ai 30 Miliardi di €;

Oltre al supporto finanziario, il Just Transition Mechanism prevede piani di transizione per orientare gli investimenti delle regioni più colpite, condizioni favorevoli e gestione del rischio per investitori pubblici e privati, e strumenti di assistenza tecnica.

Ulteriori strumenti di finanziamento e risorse saranno messi a disposizione delle regioni europee per poter cogliere in pieno i vantaggi di questa transizione verde e digitale.

Le azioni che l'UE metterà in campo nel settore trasporti e logistica attraverso il Green Deal sono le seguenti:

MULTIMODALITA': il trasporto multimodale necessita di un forte impulso per poter aumentare l'efficienza del sistema dei trasporti nel suo complesso. Una priorità è quella di trasferire una parte sostanziale del 75% dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada alle ferrovie e alle vie navigabili interne.

La Commissione punta a presentare una nuova direttiva per promuovere il trasporto merci multimodale che dia particolare impulso anche al trasporto marittimo a corto raggio.

MULTIMODALITA' E DIGITALIZZAZIONE: Priorità della Commissione sarà sviluppare le nuove tecnologie per rendere il sistema di trasporto più efficiente, ridurre il traffico e l'inquinamento. L'automatizzazione e la digitalizzazione per la gestione dei traffici saranno oggetto di finanziamenti UE.

COSTO DEI TRASPORTI & IMPATTO SU AMBIENTE E SALUTE: La Commissione intende revisionare (riducendole) le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili e le esenzioni fiscali per quanto riguarda i combustibili nel settore del trasporto aereo e marittimo.

Analogamente, la Commissione proporrà di estendere il sistema per lo scambio di quote di emissioni al settore marittimo attraverso un intervento coordinato con l'Organizzazione marittima internazionale.

COMBUSTIBILI ALTERNATIVI SOSTENIBILI: L'UE intende aumentare la produzione e la diffusione di combustibili alternativi e sostenibili per il settore dei trasporti (quali biocarburanti, elettricità, idrogeno) e sistemi di propulsione alternativi. In particolar modo la Commissione:

- sosterrà la diffusione di punti di ricarica e rifornimento pubblici per soddisfare la previsione entro il 2025 di circa 1 milione di stazioni di ricarica e rifornimento pubbliche per i 13 milioni di veicoli a basse e a zero emissioni previsti sulle strade europee;
- promuoverà l'accelerazione della diffusione dei veicoli e delle imbarcazioni a zero e basse emissioni;
- prenderà provvedimenti per regolamentare l'accesso delle navi più inquinanti ai porti dell'UE e obbligare quelle ormeggiate a utilizzare l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri.
- In linea generale, adotterà misure combinate, volte ad agire su riduzione emissioni (nuovi veicoli con migliori prestazioni di emissioni di Co2), miglioramento trasporti pubblici e riduzione congestioni del traffico urbano, per migliorare il trasporto su strada e la qualità dell'aria nelle città.

- Garantirà un percorso chiaro per il periodo post-2020 verso una mobilità a zero emissioni

Il pacchetto *Fit for 55* rientra nel Green deal europeo. E' stato adottato dalla Commissione europea il 14 luglio 2021 e consiste in una serie di proposte legislative tra loro interconnesse per raggiungere entro il 2030 gli obiettivi del Green Deal. In particolare, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di arrivare alla "carbon neutrality" per il 2050. Il pacchetto è composto da 17 proposte, 15 normative (revisioni e nuove proposte di Direttive, Regolamenti e Decisioni UE) e due comunicazioni settoriali della Commissione (strategia sulle foreste e lo sviluppo dell'infrastruttura alternativa di carburanti).

Delle 15 proposte normative, 9 sono revisioni di direttive, regolamenti e decisioni esistenti e 6 nuovi provvedimenti (5 regolamenti e una decisione). I principali interventi riguardano, tra l'altro, anche il Regolamento Fuel EU Maritime che si propone di aumentare la domanda e l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore marittimo, attraverso la riduzione dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo dalle navi.

La proposta stabilisce alcuni requisiti per l'alimentazione elettrica da terra per tipi specifici di navi ed elenca le possibili eccezioni, definisce i principi comuni e stabilisce i principi relativi alla certificazione dei biocarburanti, del biogas, dei combustibili rinnovabili di origine non biologica e dei carburanti derivanti da carbonio riciclato.

Altro importante elemento è la proposta di Regolamento sullo sviluppo delle infrastrutture per i carburanti alternativi (AFIR). L'iniziativa stabilisce i requisiti per ampliare notevolmente la rete di stazioni di ricarica e rifornimento dell'UE per carburanti alternativi - principalmente batterie elettriche e idrogeno. Attraverso questa proposta si definiscono le disposizioni per l'implementazione di determinate infrastrutture di ricarica e di rifornimento per i veicoli leggeri e pesanti per il trasporto su strada, per le navi e per gli aeromobili. All'interno della proposta vengono inoltre individuate le disposizioni che impongono agli Stati membri di assicurare una capacità minima di fornire elettricità da terra alle navi nei porti marittimi.

1.1.3 La proposta di revisione del Regolamento TEN-t (1315/2013) e il Regolamento CEF 2021-2027 (1153/2021)

Il 14 dicembre 2021 la Commissione europea ha presentato la proposta legislativa di revisione del Regolamento 1315/2013 sugli orientamenti della rete TEN-T (Revision of the Trans-European Transport Network (TEN-T) guidelines). Le innovazioni previste riguardano in particolare l'aggiunta di una fase intermedia rispetto alla scadenza per implementare la rete core (2030) e comprehensive (2050). Viene introdotto infatti l'appuntamento al 2040 per la realizzazione della cosiddetta rete Centrale estesa (extended Core Network, ovvero le innovazioni relative al core network originario). Un altro elemento di rilievo per la portualità comunitaria è la trasformazione delle Autostrade del Mare in un concetto di Spazio Marittimo Europeo rendendo più semplice la strutturazione di proposte progettuali.

Come ricordato dall'Allegato infrastrutture al DEF 2022, la proposta aggiorna gli standard e i requisiti tecnici, le mappe dettagliate delle nuove reti TEN-T sia dei Paesi UE che dei Paesi vicini, nonché le mappe dei 9 nuovi Corridoi Core ridenominati "European Transport Corridors", che allineano i tracciati degli attuali Corridoi Core con quelli dei Corridoi Ferroviari Merci, prevedono diverse rimodulazioni dei tracciati dei Corridoi della rete Centrale e l'introduzione di un nuovo corridoio che attraversa i paesi dei Balcani Occidentali e da Cipro, passando per Grecia, Bulgaria, Croazia e Slovenia, arriva in Austria.

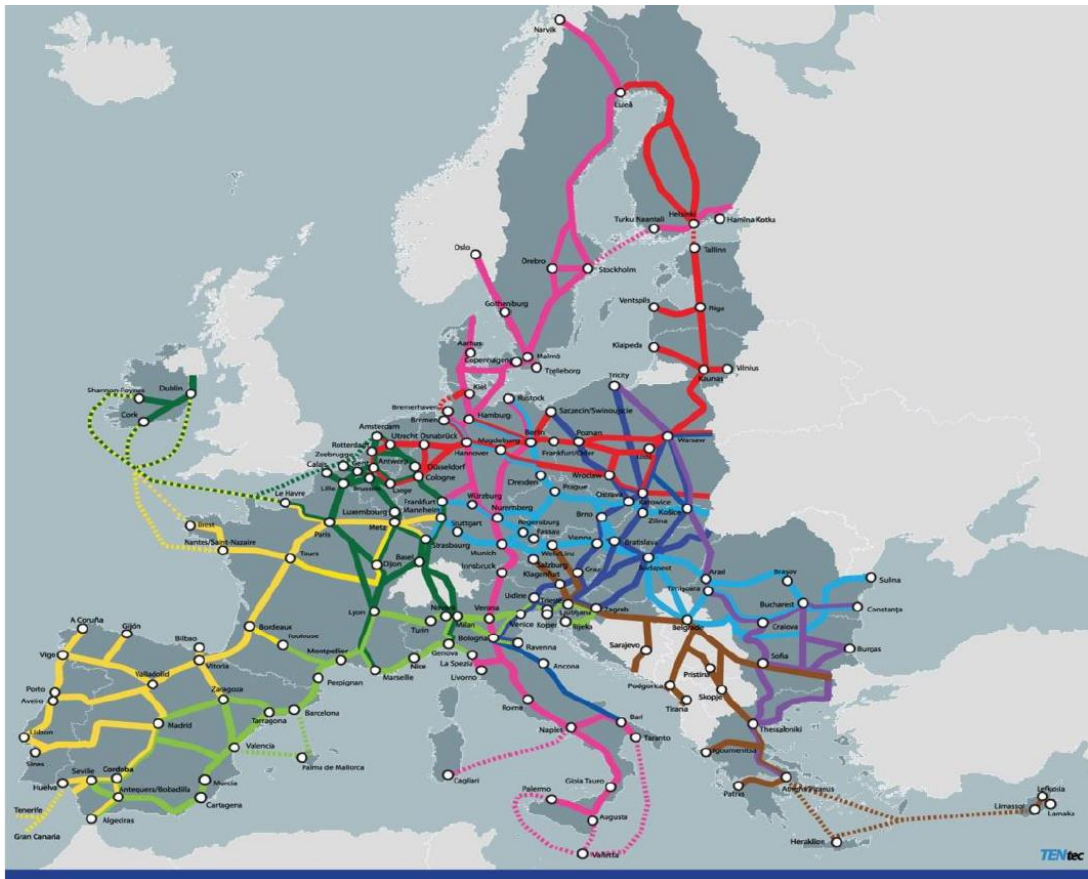


Figura 3 I tracciati dei nuovi corridoi europei secondo la proposta della Commissione UE.

La proposta mantiene lo strumento finanziario Connecting Europe Facility (CEF) e i forum di corridoio per la partecipazione degli stakeholders. Relativamente alle innovazioni di interesse per il Sistema portuale del mare adriatico centrale va evidenziato l’inserimento nella rete extended core della direttrice Ancona-Foggia nel contesto del corridoio Adriatico-Baltico, oltre all’aggiunta tra le piattaforme multimodali (RRT) del porto di Ortona nell’ambito della rete comprehensive. Inoltre, Ancona e Pescara figurano ora quali nodi urbani. La rete TEN-T include inoltre la dimensione della trasversalità nella sezione comprehensive sia sulla direttrice Ancona-Roma che Pescara-Roma.

Il 7 luglio 2021 è entrato in vigore il Regolamento 1153/2021 (Connecting Europe Facility CEF 2.0). il budget UE assegna al settore delle infrastrutture di trasporto 25,81 mld € (di cui 12,85 mld € per i soli Paesi di coesione e 1,69 mld € rivolti ai fini sia civili che militari per il duplice uso della stessa rete - mobilità militare) con una forte dimensione di sostenibilità. Per quanto riguarda le infrastrutture nazionali, non si può non notare come

la disponibilità di risorse con un ristretto tempo di spesa per sostenere i principali investimenti infrastrutturali del Paese comporterà un riorientamento delle richieste di finanziamento a valere sul programma CEF, con maggiore attenzione verso temi quali la digitalizzazione della catena logistica o strumenti di supporto per raggiungere i target di sostenibilità fissati dal PNRR e degli investimenti correlati.

1.1.4 La strategia macroregionale Adriatico-Ionica (EUSAIR)

La strategia UE per la Regione Adriatico e Ionica (EUSAIR) è una strategia macro-regionale adottata dalla Commissione europea e approvata dal Consiglio europeo nel 2014. La strategia è stata sviluppata congiuntamente dalla Commissione, dai paesi della regione Adriatico-Ionica (Italia, Croazia, Slovenia, Grecia, Albania, Montenegro, Bosnia Erzegovina e Serbia, a cui recentemente si sono aggiunti San Marino e Nord Macedonia) e da altri stakeholder. Il fine è quello di affrontare insieme alcune sfide comuni. Suddivise in 4 pilastri tematici: crescita blu, collegamento della regione, qualità ambientale, turismo sostenibile. La strategia individua come elemento unitario dell'area il mare, e nei porti vede gli snodi per le connessioni transfrontaliere e per lo sviluppo di un trasporto marittimo più sostenibile ed efficiente.

I temi oggetto del Piano d'azione della strategia, oggi in aggiornamento per il periodo 2021-2027, vanno dalla pesca e acquacoltura sostenibili, alla pianificazione marittima, trasporto marittimo e connessioni intermodali, reti energetiche, ambiente marino e biodiversità, diversificazione dell'offerta turistica e gestione innovativa dei flussi.

La possibilità di incardinare i progetti del sistema portuale in un più ampio contesto di policy macroregionale costituisce un'opportunità ed un valore aggiunto sia per assicurare la coerenza d'insieme delle scelte di sviluppo, sia per verificarne la coerenza rispetto agli orientamenti comunitari in materia di sostenibilità e sviluppo regionale.

1.2 Il contesto nazionale e regionale.

Lo scenario di riferimento è definito nelle sue articolazioni principali dal Documento di Economia e Finanza 2022 del Governo italiano. In esso si evidenzia come, a fronte di un recupero dell'economia italiana nel 2021, con una crescita del PIL pari al 6,6% in termini reali e indicatori economici positivi, i primi mesi del 2022 abbiano comportato un rallentamento e un deterioramento del quadro economico, causato sia dal permanere a livello globale della pandemia, sia dall' *"eccezionale aumento del prezzo del gas naturale, che ha trainato al rialzo le tariffe elettriche e i costi dei diritti di emissione (ETS)"* con conseguente aumento dell'inflazione. A questo si sono aggiunti il conflitto ucraino e le sanzioni imposte nei confronti della Russia (terzo Paese per importazioni nazionali via mare). Il Documento, perciò, stima una previsione tendenziale di crescita del PIL per quest'anno al 2,9 per cento; quella per il 2023 al 2,3 per cento, mentre per il 2024 all'1,8 per cento. La previsione per il 2025 viene posta all'1,5 per cento, posto che sia implementata l'attuazione del programma di investimenti e riforme previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Si tratta di valori soggetti a possibili ulteriori variazioni, come ammesso dal documento medesimo, che individua *"notevoli rischi al ribasso"*: la possibile interruzione degli afflussi di gas naturale dalla Russia, che nel 2021 hanno rappresentato il 40 per cento delle importazioni; l'impatto sull'industria dell'auto della scarsità di componentistica, in particolare i semiconduttori; l'effetto sull'industria nazionale dell'impennata dei prezzi dell'energia.

Con riferimento al settore pubblico, la priorità è data all'attuazione efficace del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con particolare riferimento alla transizione ecologica, il capitolo più corposo in termini di investimenti programmati. A questo proposito il Governo nel DEF annuncia interventi – in corso di attuazione – per integrare le risorse destinate a compensare l'aumento del costo delle opere pubbliche a fronte della dinamica del prezzo dell'energia e delle materie prime.

Il DEF evidenzia come nel 2021 l'Italia abbia conseguito un forte recupero del prodotto interno lordo e un notevole miglioramento della finanza pubblica. Il PIL è cresciuto del 6,6 per cento in termini reali.

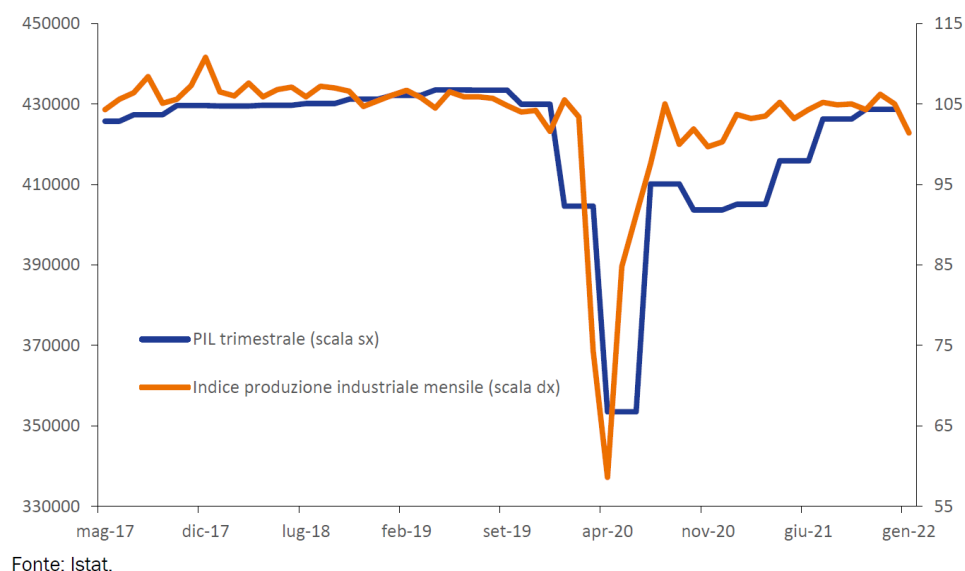


Figura 4 Andamento PIL e produzione industriale italiana

L'incertezza derivante dalla spinta inflazionistica, dagli effetti internazionali della pandemia e, soprattutto, dall'invasione dell'Ucraina da parte della Federazione Russa ha portato a una diminuzione della fiducia e della propensione ai consumi delle famiglie e una minore fiducia anche da parte delle imprese.

Con riferimento ai fondamentali macroeconomici, il DEF prevede un declino della crescita del commercio mondiale di beni, come già sopra evidenziato, con possibile impatto sull'export italiano. Il DEF mette specificamente in evidenza l'impatto delle sanzioni sull'export italiano in Russia, già pesantemente colpito dalle sanzioni sin dal 2014. La stima è di un impatto sul PIL nazionale del -0,2% nel 2022 e -0,1% nel 2023. Sul fronte delle importazioni il documento evidenzia l'effetto sui settori dei prodotti energetici e dei siderurgici e metalli. Si tratta di settori dove, peraltro, Russia e Ucraina erano fornitori di riferimento, con conseguenti previsioni di difficoltà nel reperire alcuni semilavorati. Con riferimento alla priorità per il settore pubblico di assicurare la tempestiva implementazione del PNRR e degli investimenti nazionali correlati, si richiama l'Allegato *Dieci anni per trasformare l'Italia* al DEF 2022 presentato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

1.2.1 L'allegato Infrastrutture 2022

Il documento programmatico del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) rappresenta lo strumento di riferimento del Piano Operativo Triennale in quanto come indicato dalla premessa del Documento: *“illustra le scelte nazionali relative agli investimenti e agli altri interventi finalizzati a sviluppare il capitale infrastrutturale necessario per uno sviluppo sostenibile e renderlo più resiliente rispetto alla crisi climatica.”*

L'Allegato 2022 si caratterizza per una dimensione trasversale della sostenibilità, in linea con gli orientamenti comunitari vigenti relativi al nuovo Green deal europeo. A proposito delle politiche comunitarie relative alle infrastrutture di trasporto, il Documento ricorda che l'uscita del Regno Unito dall'UE ha comportato l'anticipo della revisione delle Reti TEN-T, con l'opportunità per il Paese di estendere i corridoi europei al Sistema nazionale delle Infrastrutture di Trasporto.

L'Allegato infrastrutture 2022 contiene anche un'analisi della domanda di trasporto passeggeri nazionale (mobilità), suddivisa per le diverse modalità di traffico e che illustra lo stato di ciascun settore al termine del 2020. Con riferimento al trasporto marittimo, gli spostamenti con servizi marittimi hanno subito una riduzione della domanda con perdite sino al 90-100% nel periodo aprile-maggio 2020. La successiva ripresa ha condotto a una riduzione del 10÷20% della domanda passeggeri rispetto al 2019, che si va progressivamente riassorbendo.

Con riferimento ai settori della logistica, l'allegato al DEF fornisce alcuni dati aggregati del settore:

- la logistica contribuisce per circa 90 miliardi al PIL italiano, con una incidenza del 5,2%, ma i suoi servizi sono acquistati da tutti i settori produttivi;
- Trasporti e magazzini forniscono il 4,8% dei fattori di produzione all'industria manifatturiera, una percentuale addirittura superiore a quella dei fornitori di energia;
- Ancora maggiore è il ruolo della logistica per il commercio, costituendo il 26,4% dei fattori produttivi impiegati dal commercio all'ingrosso e il 12,2% di quelli usati dal commercio al dettaglio.

- Nella logistica italiana sono impiegate 1,5 milioni di posizioni lavorative, che hanno generato 2,3 miliardi di ore di lavoro, pari al 5,3% del totale nazionale. Di queste, circa la metà è impiegata nel trasporto stradale, il 34% nelle attività di magazzinaggio e nei servizi ai trasporti.

Il Documento esplicita l'impatto ambientale del trasporto merci, **sia per le emissioni nocive sia per le emissioni di gas serra**. Mentre le prime sono state ridotte drasticamente nel corso degli anni, grazie alle politiche che hanno spinto l'industria a sviluppare mezzi sempre meno inquinanti, ciò non è avvenuto per le emissioni di gas serra e in particolare di CO₂. Nel 2019 il settore trasporti, passeggeri e merci, ha emesso 108,9 milioni di tonnellate di CO₂, pari al 25,2% delle emissioni nazionali. Nel trasporto merci, in base alle stime dell'ISPRA, i veicoli commerciali percorrono oltre 65 miliardi di chilometri, emettendo quasi 26 milioni di tonnellate di CO₂, pari al 24% delle emissioni del settore dei trasporti e il 6% di quelle totali italiane.

1.2.1.1 Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e il Piano Nazionale Investimenti Complementari

L'Allegato Infrastrutture 2022 indica le coordinate chiave del PNRR presentato alla Commissione europea dall'Italia, per la parte di competenza del MIMS. Le risorse assegnate al Ministero ammontano complessivamente a 40,014mld €.

Tutti i progetti finanziati dal PNRR dovranno essere appaltabili entro il 2023, completati entro giugno 2026.

Al PNRR si affiancano ulteriori risorse nazionali complementari per le infrastrutture per circa 20 mld €:

- Piano nazionale complementare al PNRR (PNC) di cui all'art. 1 del D.L. 59/2021: 9,760 mld €. Per la portualità le risorse principali sono inserite nella missione 7 (Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici), 8 (Aumento selettivo della capacità portuale), 9 (ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale) e 11 (elettrificazione delle banchine);
- art. 4 del D.L. 59/2021: 10,350 mld € per le linee ferroviarie AV/AC.

Complessivamente si tratta di 60,124 mld € a disposizione del PNRR del MIMS da fonti europee e nazionali. Ulteriori 0,738 mld € sono finalizzati ad interventi che, nell'ambito del PNRR, il MIMS effettuerà in collaborazione con altri Ministeri e che trovano copertura sulla parte del PNC assegnata a tali altre Amministrazioni.

Il 71% delle risorse del PNRR di competenza del MIMS è dedicato al contrasto al cambiamento climatico, ed il 55% dei fondi è destinato ad interventi nel Mezzogiorno.

1.2.1.2 Stato di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

Il MIMS richiama nell'Allegato Infrastrutture le priorità del Piano strategico nazionale e, rispetto a queste, ricorda gli interventi di inserimento di ulteriori porti nelle ADSP nonché le semplificazioni introdotte in materia di disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli (SUDoCo), e di semplificazione della programmazione strategica da parte delle AdSP con lo snellimento dei procedimenti amministrativi per l'approvazione del documento di programmazione strategica di sistema (art. 4, comma 1- septies del decreto-legge n. 121/2021, convertito con legge n. 156/2021). Inoltre viene evidenziato come il PNRR e il PNC abbiano consentito di allocare ingenti risorse per gli scali nazionali nei 10 programmi di intervento previsti negli Allegati Infrastrutture degli anni precedenti. In particolare, rispetto alle previsioni del PSNPL, in tema di misure relative alla accessibilità e alle misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri, è maturato un incremento di risorse pari a 471 milioni di euro a copertura del *"Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete"* nell'ambito dell'aggiornamento 2020-2021 del contratto CdP Infrastrutture con RFI. Il MIMS ha altresì prolungato al 2026 Marebonus e Ferrobonus. Particolare attenzione nella programmazione delle risorse per gli investimenti portuali è stata dedicata alla realizzazione interventi finalizzati alla sostenibilità ambientale dei porti italiani come previsto nel PSNPL *"Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti"*. Tra questi il MIMS ricorda 700 milioni di euro per l'elettificazione delle banchine portuali nel PNC e la linea di finanziamento gestita dal MITE di efficientamento energetico e gestione dei rifiuti nei porti (*green ports*) a valere sulle risorse del PNRR. Il Documento dà conto inoltre dello stanziamento di risorse per il

rinnovo del naviglio (800 milioni di euro) al fine di supportare e velocizzare la transizione nell'utilizzo di combustibili marini alternativi.

Per la competitività degli scali del centro sud inoltre è stata promossa la normativa istitutrice delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) con decreto-legge n. 77 del 2021 (c.d. decreto semplificazioni - art. 57) intervenendo sul funzionamento e la governance delle stesse. Il Decreto Ministeriale n. 492 del 03/12/2021 ha ripartito i 630 milioni di euro tra le ZES per gli interventi di competenza ai sensi del PNRR.

1.2.1.3 Il Piano Nazionale del Cold Ironing.

Il cold ironing, misura indicata dalla direttiva 2014/94 UE (cosiddetta Direttiva DAFI), che stabilisce un quadro comune di regole per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione europea al fine di ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale del settore dei trasporti, diviene strumento fondamentale della strategia del MIMS per la sostenibilità dei porti. La direttiva prevede che si intervenga nella realizzazione di una rete di fornitura di elettricità lungo le coste con l'obiettivo di completarla entro il 31 dicembre 2025.

Il MIMS sta predisponendo conseguentemente un intervento di pianificazione strategica e programmazione mediante lo strumento del Piano Nazionale del cold ironing. Tale Piano, in fase di predisposizione in linea con gli obiettivi nazionali di decarbonizzazione stabiliti nel PNIEC in termini di efficienza energetica nei trasporti, coinvolge tutte le Autorità di Sistema Portuale e tre regioni che hanno competenza su alcuni porti (Regione Sicilia, Sardegna e Veneto). Il totale dei porti da elettrificare è pari a 34, di cui 32 fanno parte della rete TEN-T e altri due sono rilevanti per traffici e impatto ambientale. Dei 34 porti, 12 sono considerati prioritari a fini dell'attuazione del Piano, in quanto più rilevanti dal punto di vista crocieristico: Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Bari, Ravenna, Venezia- Marghera, Trieste e Cagliari.

1.2.2 Panorama regionale: le Marche

Il rapporto 2021 sull'industria marchigiana redatto da Confindustria rappresenta un'utile analisi per gli scali del sistema portuale, in quanto infrastrutture a servizio dello sviluppo economico del territorio. Secondo il documento nel 2021 l'attività dell'industria regionale ha registrato un significativo recupero rispetto all'anno precedente: nella media dell'anno l'attività produttiva ha registrato un incremento del 9,2% rispetto al 2020, risultato meno brillante di quello rilevato a livello nazionale. A livello settoriale spiccano i sensibili incrementi del Legno e Mobile (+23,1%), della Meccanica (+14,1%), dei Minerali non metalliferi (+10,8%). Più contenuta la crescita per Gomma e Plastica (+6,5%), Alimentare (+3,7%), Tessile Abbigliamento (+1,8%) e Calzature (+1,8%). All'interno del comparto della Meccanica si segnala il robusto incremento dei livelli produttivi dei prodotti in metallo (+19,4%), dei macchinari e apparecchi elettronici (+13,6%) e delle apparecchiature elettriche e per uso domestico (+10%).

In ripresa l'attività commerciale complessiva dell'industria marchigiana nel corso del 2021: l'andamento delle vendite in termini reali ha registrato una crescita del 10,1% rispetto al 2020, con andamenti positivi sia sul mercato interno, sia sul mercato estero: le vendite sul mercato interno hanno sperimentato una crescita del 13,5% rispetto all'anno precedente, trainate da Legno e Mobile (+22,9%) e Meccanica (+19,2%); consistente anche la crescita delle vendite sul mercato domestico per Gomma e Plastica (+12,2%), Minerali non Metalliferi (+10,7%), Tessile-Abbigliamento (+10,4%). Più contenuto l'incremento per il settore Alimentare (+4,1%) e per le Calzature (+2,2%).

Le vendite sull'estero hanno registrato un aumento del 6,5% rispetto al 2020. Particolarmente intensa, e superiore alla media, la crescita registrata dal settore Alimentare (+15,8%), dalla Meccanica (+8,8%) e dal Legno e Mobile (+8,6%). Più contenuti gli incrementi per le Calzature (+4,9%) e la Gomma e Plastica (+3,6%); sostanzialmente stazionarie le vendite all'estero del settore dei Minerali non Metalliferi (+0,6%). In calo invece il Tessile-Abbigliamento (-3,2%). La crescita delle esportazioni ha riguardato sia le vendite verso i Paesi Ue (+14,9%) sia, soprattutto, quelle verso i Paesi extra Ue (+16,7%). Crescono del 34,1% le esportazioni verso la Germania, primo paese di destinazione dell'export regionale, con una quota dell'13,6% sul totale; in aumento anche le vendite

verso Francia (+20,2%) e Stati Uniti (+14%), rispettivamente secondo e terzo paese di destinazione dei prodotti marchigiani, con una quota rispettivamente del 10,3% e 8,2% del totale delle esportazioni regionali. In flessione le vendite verso il Belgio (-24,4%), il cui peso sul totale scende al 6,9%.

A livello provinciale si registra un aumento delle esportazioni in tutte le province, ad eccezione di Ascoli Piceno (-5,9%) influenzata in negativo dall'andamento dei prodotti farmaceutici (-14,9%).

All'interno della Meccanica, il comparto dei prodotti in metallo (+10,8%) ha sperimentato la crescita più consistente, seguito dai macchinari e apparecchi elettronici (+7,7%) e dalle apparecchiature elettriche e per uso domestico (+7,4%).

SRM prevede tuttavia che la guerra russo-ucraina avrà effetti sull'andamento delle esportazioni dei distretti marchigiani: la Russia e l'Ucraina insieme rappresentano il 5,7% dell'export distrettuale, una percentuale superiore rispetto alla media italiana.

1.2.3 Panorama regionale: l'Abruzzo. Principali evidenze e indicazioni del Piano Sviluppo Strategico della ZES Abruzzo

Secondo il Centro studi di Banca Intesa San Paolo il 2021 si chiude con un segno positivo per le esportazioni dei distretti manifatturieri abruzzesi, che raggiungono quota 551 milioni di euro, circa 14 milioni in più rispetto al 2020 (+ 2,6% tendenziale). La crescita tuttavia non è sufficiente per recuperare i livelli pre-pandemia, nei confronti dei quali resta ancora un gap da colmare di circa 19 milioni di euro (-3,3%). Sono i distretti alimentari (vino Montepulciano e pasta) a trainare il dato positivo della Regione superando i dati del 2019. I principali mercati di destinazione sono Germania, Stati Uniti e Svizzera. In calo gli indicatori degli altri settori. I dati ISTAT di aprile 2022 stimano che l'indice destagionalizzato della produzione industriale aumenti dell'1,6% rispetto a marzo. Nella media del periodo febbraio-aprile il livello della produzione aumenta del 2,0% rispetto ai tre mesi precedenti, con tendenza positiva per i beni intermedi (+2,0%), i beni di consumo (+1,6%) e l'energia (+1,4%), mentre i beni strumentali risultano stabili. I settori di attività economica che registrano gli incrementi tendenziali più ampi sono le industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori (+23,4%), la produzione di prodotti farmaceutici (+19,8%) e la fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati (+9,4%).

Flessioni tendenziali si registrano solo nella metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (-2,3%), nella fabbricazione di prodotti chimici (-1,5%) e nella fabbricazione di mezzi di trasporto (-0,7%). Il 2021 ha visto un significativo passo avanti della Zona Economica Speciale dell'Abruzzo con la nomina del Commissario straordinario di governo come previsto dal DL 91/2017. Il Piano di Sviluppo Strategico della ZES Abruzzo definisce le specificità di sviluppo industriale che hanno condotto alla definizione del territorio rientrante nella ZES. L'attività industriale maggiormente significativa rimane l'industria automobilistica, con il distretto sviluppatosi nel territorio abruzzese articolato in assemblaggio, componentistica, engineering. I dati del documento strategico indicano 30.000 addetti, di cui 25.000 nella provincia teatina. L'automotive rappresenta, anche nel 2021 il 46% dell'export regionale (oltre il 50% se si include anche la componentistica)⁴ e il 15% del PIL industriale. Le altre attività industriali principali sono la meccanica, la metallurgia e la lavorazione dei metalli, la realizzazione di impianti industriali, il tessile, il settore alimentare, la fabbricazione di macchine ed apparecchiature elettriche e ottiche avanzate. Il documento strategico evidenzia un trend divergente tra la competitività della grande impresa insediata sul territorio, capace di cogliere le opportunità della ripresa precedente alla pandemia, e le difficoltà delle PMI (il 90% delle imprese abruzzesi) che soffrono della contrazione del mercato interno. Un andamento, quest'ultimo, che le recenti politiche espansive potrebbero avere invertito almeno in parte. Obiettivo della ZES è, appunto, impostare una politica industriale di attrazione degli investimenti e rafforzamento delle eccellenze finora sviluppate, supportando la ricerca e lo sviluppo industriale nonché l'introduzione delle innovazioni tecnologiche che assicurino competitività ai cicli produttivi.

Sul fronte infrastrutturale, il Piano di Sviluppo della ZES individua come assi prioritari l'incrocio delle direttrici nord-sud ed est-ovest, anche con l'estensione dei corridoi TEN-T, come in effetti la proposta di Regolamento della Commissione dovrebbe garantire. Essenziale, inoltre, per l'esistenza stessa della ZES il nesso funzionale con il porto di Ancona tramite lo scalo di Ortona. Il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale viene pertanto considerato come strumento essenziale per la competitività delle attività

⁴ Rapporto statistico *Import ed export in Abruzzo*, Giugno 2022.

produttive regionali. Come tale, è necessario che lo stesso sia integrato con le altre infrastrutture nodali logistiche individuate dal Piano Strategico ZES: il porto di Vasto, l'Interporto Abruzzo e le altre piattaforme inland della Marsica, San Salvo e Roseto, l'aeroporto internazionale d'Abruzzo. Il sistema autostradale interessa con 3 assi la Regione (A14, A24 e A25), mentre anche gli assi ferroviari hanno un orientamento nord-sud (linea adriatica) ed est ovest (Pescara-Roma) con diramazioni specifiche per supportare i nodi logistici e produttivi inland principali come il sito produttivo di Atesa.

1.3 Le prospettive per il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: da porti a sistema portuale motore della globalizzazione a medio raggio.

L'attuale esercizio di pianificazione del sistema portuale del mare adriatico centrale mette in evidenza le differenze di scala, di funzioni e di organizzazione dei sei porti che attualmente rappresentano il perimetro di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, ma consente anche di individuare quei traccianti di sviluppo che consentano la valorizzazione delle diverse peculiarità e la definizione di azioni di sistema.

Il porto di Ancona rappresenta il perno del sistema portuale: un ruolo definito dai livelli di traffico, con oltre 11 milioni di tonnellate di merci movimentate annualmente e un crescente volume di passeggeri e crocieristi dopo la flessione causata dalla pandemia, ma anche dal numero di occupati (gli studi del 2018 sull'occupazione nei porti indicavano il 6528 i posti di lavoro di Ancona sui 9016 totali del sistema), che rendono lo scalo porto di rilevanza comunitaria e, dunque, scalo sede di Autorità di sistema portuale ai sensi della riforma della norma sui porti di cui al D.L. 169/2016.

Ancona è l'unico porto attualmente inserito nelle reti TEN-T del medio adriatico, terminale dei corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico, nonché snodo riconosciuto delle Autostrade del mare con oltre il 65% dei traffici traghetti avente origine e destinazione al di fuori dell'Italia.

Forte di questo riconoscimento, il porto di Ancona svolge il ruolo di aggregatore della principale portualità medio adriatica, ma consente anche la possibilità di stabilire la Zona

Economica Speciale d'Abruzzo, essendo l'unico porto core funzionalmente collegato alla ZES Abruzzese.

Le analisi svolte hanno posto in evidenza le potenzialità ed opportunità della portualità medio adriatica a partire dal dinamismo dello scalo dorico. Si riportano di seguito gli elementi salienti dell'analisi ultimata nei primi mesi del 2020 dal Consorzio AASTER per la ADSP Mar Adriatico Centrale⁵, analisi che si è dimostrata resistente nelle prospettive alle successive contingenze economiche e geopolitiche che al tempo non erano del tutto percettibili.

Il primo macro-tema osservato anticipa il tema del *reshoring*, definito dal documento "il fenomeno de-globalizzazione". La trasformazione del quadro geopolitico, le tensioni protezionistiche e gli scenari di nuova guerra fredda e commerciale tra USA e Cina, rappresentavano quelle variabili di impatto sullo scenario geopolitico tali da valutare il rientro delle produzioni o la sostituzione delle catene di fornitura. La preoccupazione registrata dal documento riguardava soprattutto le autorità dei porti dell'arco Adriatico, terminali naturali della grande direttrice che connette Medio ed Estremo Oriente ed Europa. Dalle consultazioni con i vertici delle ADSP emergeva che la "*belle époque*" della crescita di reti commerciali globali senza confini mostrasse già un affaticamento prima dell'impatto pandemico, con possibili risvolti da considerare nelle previsioni di investimenti e trasformazione strutturale dei porti.

Secondo macro-tema individuato e che viene previsto che sarà accelerato dall'impatto della crisi, come poi è avvenuto, era la prosecuzione del processo di concentrazione del mercato e dei grandi carriers marittimi nonché della filiera mare-terra, per tentare di recuperare la caduta di profittabilità del settore e le risorse necessarie agli investimenti attraverso economie di scala sempre più spinte.

Terzo macro-tema, la necessità di perseguire obiettivi di sostenibilità, per contenere la curva dei costi e ridurre le esternalità ambientali negative sempre più sanzionate dalla regolazione pubblica, sia da parte delle grandi compagnie armatoriali che da parte delle

⁵ Consorzio AASTER per ADSP Mar Adriatico Centrale: *Il porto di Ancona nodo della globalizzazione a medio raggio*, Aprile 2020.

autorità portuali, al fine di migliorare il rapporto con le rispettive città e i territori di insediamento.

Quarto macro-tema il processo di digitalizzazione e di automazione, ove lo studio valorizzava la forte attenzione che l’Agenzia Dogane e Monopoli nazionale stava (e sta) ponendo sul tema, con accordi ed investimenti in sviluppo di applicazioni che consentano di velocizzare il processo di verifica negli scali nazionali.

Infine, una ridefinizione della geopolitica portuale e delle grandi reti commerciali marittime, con l’evidenza – confermata dagli studi attuali – di un rilancio del Mediterraneo, sia come transito dei traffici lungo la direttrice latitudinale dei commerci mondiali, sia come possibile (e geograficamente vantaggiosa) destinazione finale dei carichi diretti nell’Europa Meridionale, Occidentale e Centro-Orientale provenienti dal Canale di Suez. Il report richiamava a questo proposito anche l’iniziativa della BRI *Belt and Road Initiative* cinese, con i diversi riscontri e capisaldi nel territorio europeo. Se ad oggi l’iniziativa è decisamente sopita, tuttavia restano gli investimenti ed i connessi presidi quali il Porto del Pireo, ma anche la direttrice ferroviaria Pireo/Atene-Belgrado-Budapest, infrastruttura capace di impattare direttamente nello scenario adriatico.

Combinando i 5 macro-temi suesposti, lo studio individua tre dimensioni di competizione intra-Mediterranea:

- 1) Competizione tra porti con prevalente vocazione di origine e destinazione delle merci, in cui i maggiori terminali italiani (Genova e Trieste) contendono ad alcuni scali (Koper, Marsiglia, Barcellona) la “quota mediterranea” dei traffici intercontinentali diretti o in uscita dall’Europa Centro-Occidentale e Centrale;
- 2) La competizione del transhipment, caratterizzata economicamente da importanti fattori competitivi degli scali delle sponda sul del Mediterraneo in termini di incrementi di efficienza perseguiti e vantaggi di costo
- 3) la navigazione internazionale di breve e medio raggio e gli scambi intra-Mediterraneo, le Autostrade del Mare, ambiti in cui i porti italiani e soprattutto adriatici mantengono la leadership. Lo studio giunge a preconizzare che all’avvicinarsi di una soglia critica di congestione dei principali hub logistici portuali

i porti di medie dimensioni potrebbero divenire nuove vie d'accesso a supporto dei terminal congestionati.

Rispetto all'integrazione con il sistema economico terrestre, lo studio individuava la continuità della funzione della portualità medio adriatica a supporto del settore manifatturiero del territorio, sia dal punto di vista dell'approvvigionamento di materie prime che dell'esportazione delle proprie produzioni. Lo studio nota come il sistema di export italiano abbia un raggio d'azione predominante di 2000 chilometri dal Paese, dunque a medio raggio, il cui spazio d'azione elettivo non è la Cina, ma il Mediterraneo e l'Europa. I dati principali posti in evidenza sono:

- 210 milioni di tonnellate viaggiano con i valichi alpini e parte sulla sponda adriatica, parte sulla sponda tirrenica attraverso il sistema marittimo.
- Negli ultimi anni si è verificato il fenomeno del "decoupling", per il quale a fronte di modeste crescite del PIL il sistema dei traffici (merci e passeggeri) cresce in maniera esponenziale. Dal 2009 al 2018 il PIL italiano è rimasto praticamente immutato, mentre l'export è cresciuto di 40 punti percentuali e il sistema di trasporti è cresciuto in maniera fortissima (il cargo aereo dal 2014 al 2018 è cresciuto del 23%, quello marittimo del 27%, il ferro del 10%).
- Tutto ciò significa che a fronte della crescita di un punto percentuale del PIL, le autostrade del mare crescono di 6 punti, le ferrovie di 2 punti, il cargo aereo di 5 punti.

Lo studio trae la conclusione dell'esigenza di incorporare nelle politiche industriali il tema della logistica e dei porti. In particolare, la questione infrastrutturale dovrebbe riguardare prioritariamente lo sblocco dei "colli di bottiglia", con una strategia dedicata al tema dell'intermodalità. Inoltre viene indicato come vantaggio competitivo dei porti la capacità di "dialogare" con il proprio tessuto economico di riferimento, individuando nelle ZES e nelle ZLS dei possibili canali di ottimizzazione.

In questo contesto il posizionamento del porto di Ancona e dei porti del mare adriatico centrale viene valutato nell'ambito dell'area di traffico di riferimento: con l'85 % del traffico RO-RO che proviene dalla Grecia e per il 70 % ha come destino il centro-Europa, il porto di Ancona è nodo della rete macroregionale adriatica, nell'incrocio tra la predominante direttrice nord-sud (si veda l'orientamento dei corridoi europei), ma con

una direttrice est-ovest di rilievo (il 15% dei mezzi in transito sulla direttrice Ancona-Igoumenitsa dai dati di traffico dell'Autorità di sistema portuale). L'area di riferimento di Ancona e del sistema portuale viene identificata nei flussi di attraversamento dalla Grecia e dalla Turchia fino al centro Europa, orientato sia a servire la grande area produttiva balcanico-danubiana, che orientato ad incrementare la capacità di intercettare merci, ma anche passeggeri, turisti, crociere verso la macro area "dell'Italia di Mezzo". La sfida per la competitività della portualità medio-adriatica risiede dunque in diverse missioni:

- Snodo europeo a servizio dei flussi di passeggeri e merci transeuropei e transmediterranei nella Macroregione adriatico-ionica grazie ai traffici attestati sul porto di Ancona;
- forte connessione con il sistema produttivo nei retroporti di riferimento, per rafforzare e attrarre nuovi investimenti manifatturieri, missione degli scali di Ancona ed Ortona (primo porto d'Abruzzo con oltre 1 milione di tonnellate di merci movimentata);
- porta d'accesso del centro Italia e per la sponda orientale adriatica a vantaggio dei turisti e viaggiatori in transito (diportismo, traffico traghetti, crocieristica), missione distribuita e distribuibile nei diversi porti;
- polo di eccellenza della manifattura nei diversi settori della cantieristica.

2. UN SISTEMA PORTUALE IN TRASFORMAZIONE

2.1 La redazione del Documento di Pianificazione Strategica del Sistema portuale.

L'ADSP Mar Adriatico Centrale ha in corso la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) e dei Piani regolatori Portuali (PRP) dei porti di competenza.

Al fine di assicurare la massima integrazione dei documenti strategici, nell'incarico assegnato al RTI aggiudicatario è previsto anche il Documento di pianificazione energetico ambientale del sistema portuale (DEASP).

Si tratta di un percorso strategico fondamentale per assicurare lo sviluppo della portualità medio adriatica, i cui Piani regolatori sono ormai superati nella concezione e mancano della dimensione di sistema.

L'iter di redazione del DPSS di questi documenti essenziali per delineare il futuro dei porti si svolgerà nel triennio di vigenza del presente Piano Operativo Triennale. In questi mesi sono intervenute significative innovazioni in materia di pianificazione portuale che dovrebbero assicurare un iter autorizzativo più semplificato. In particolare, l'art. 5 della legge n.84 del 28 gennaio 1994 *"Documento di Programmazione Strategica di Sistema. Piano Regolatore Portuale"* come aggiornato dal DL 169/2016 è stato da ultimo innovato dal DL 121 (comma 1-septies dell'art. 4) *"Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"* del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla legge n.156 del 9 novembre 2021, entrato in vigore il 10 novembre 2021.

La nuova formulazione dell'articolo 5 della legge 84/94 supera il Piano regolatore di sistema portuale e definisce i contenuti del Documento di programmazione (non più pianificazione) strategica di sistema (DPSS). Viene inoltre specificato che il PRP è un piano

territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza; infatti l'intesa con i comuni è sostituita con un parere che viene chiesto altresì alle Regioni interessate.

L'assetto e lo sviluppo di ciascun porto vengono individuati attraverso un percorso che nasce con il DPSS - redatto in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica - e si articola poi per ogni porto del sistema con la redazione dei PRP.

Il DPSS non è assoggettato a valutazione ambientale strategica (VAS). Esso:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo delle Autorità di sistema portuale;
- b) individua 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;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;
- d) individua 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.

Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione e successivamente sottoposto, mediante conferenza dei servizi indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun Comune e Regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo. Il DPSS a conclusione dell'iter procedimentale è approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Le attività di redazione del DPSS della ADSP mare adriatico centrale e di aggiornamento del DEASP (redatto per la prima volta nel dicembre 2019) sono previste concludersi entro il 2022 per poi procedere alla

redazione dei Piani regolatori portuali. In essi, la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione dei PRP mentre 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.

Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale.

Le Autorità di sistema portuale inoltre indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

I PRP declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione, inoltre disegnano e specificano l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS e individuano analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Il PRP corredato di rapporto ambientale è:

- a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;
- b) inviato successivamente per il parere al Comune e alla Regione interessati, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali con i contenuti degli strumenti urbanistici vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, che si esprimono entro 45 gg. dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della

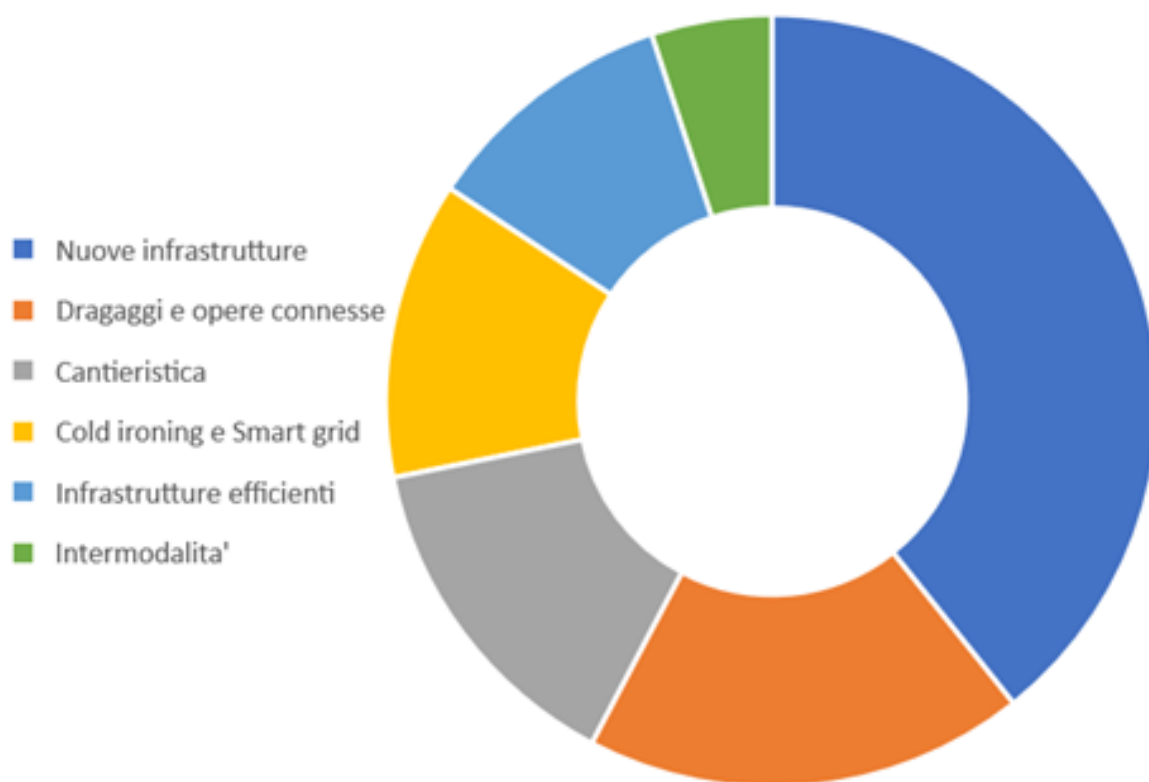
Mobilità Sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro 90 gg., decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

- c) approvato, esaurita la procedura sopra descritta nonché quella di VAS, dal Comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2.2 Gli investimenti infrastrutturali per il potenziamento, l’efficienza e la transizione energetica dei porti.

Per contrastare lo shock economico dovuto alla pandemia ed accelerare la ripresa la Commissione europea ha varato, con l’accordo degli Stati Membri, un dispositivo finanziario (*Next generation EU*) annesso al bilancio UE per il periodo 2021-2027, e incentrato sul Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza di 672,5 miliardi di Euro. L’approvazione di queste risorse finanziarie – momento storico dell’integrazione dell’Unione europea – avveniva nel luglio 2020. Conseguentemente, il Governo nazionale avviava la preparazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e disponeva ulteriori strumenti per il finanziamento delle infrastrutture nazionali. Progressivamente venivano allocate le risorse richieste, suddivise nei diversi strumenti finanziari nazionali e comunitari per un totale di 155,2 milioni di Euro. Sono previsti inoltre ulteriori 34 milioni di Euro per il porto di Ortona, mentre con il Decreto MIMS 159/2022 sono stati prorogati di 12 mesi i fondi relativi alla realizzazione del potenziamento dello stabilimento Fincantieri di Ancona (40 milioni di Euro per le infrastrutture demaniali in concessione, oltre a 40 milioni di Euro di investimento privato dell’impresa). Ulteriori 53 milioni di Euro rientrano invece nei fondi previsti dall’Autorità di sistema portuale per investimenti e manutenzioni dei porti del sistema per un importo complessivo di oltre 283 milioni di Euro. Le opportunità relative ai finanziamenti PNRR non sono esaurite allo stato attuale, soprattutto nella parte della digitalizzazione. Proseguirà quindi l’opera dell’Ente di partecipazione ai bandi al fine di accelerare l’implementazione di ulteriori progetti.

INVESTIMENTI	IMPORTO
Nuove infrastrutture	111.310.000 €
Dragaggi e opere connesse	52.333.000 €
Cantieristica	40.000.000 €
Cold ironing e Smart grid	34.800.000 €
Infrastrutture efficienti	30.210.000 €
Intermodalita'	14.350.000 €
TOTALE	283.003.000 €



Gli investimenti risultano così suddivisi per fonte di finanziamento:

FONTI FINANZIAMENTO	IMPORTO
Fondi nazionali	171.200.000 €
PNRR e PNC	58.000.000 €
Fondi ADSP	53.353.000 €
Altri fondi UE e nazionali	450.000 €
TOTALE	283.003.000 €

Circa il 40% dei fondi è destinato alla realizzazione di nuove infrastrutture che potenziano e ammodernano le capacità degli scali del sistema, concentrati negli scali che generano il traffico merci e la quasi totalità del traffico passeggeri del sistema portuale, oltre al porto di Pescara, oggetto di un intervento volto ad assicurare continuità al complesso ed articolato progetto di modifica del porto canale in corso di esecuzione da parte delle strutture tecniche della Regione Abruzzo.

I dragaggi e le opere di colmata connesse assorbono il 18,5% degli stanziamenti previsti. Si tratta degli investimenti più sensibili per assicurare lo sviluppo delle potenzialità del sistema portuale. Diversi iter autorizzativi sono già in corso da parte dell'ADSP, oltre agli interventi tuttora di competenza del Comune di Ortona per quanto riguarda i dragaggi del porto locale. La distribuzione territoriale è indicativa della priorità trasversale rispetto agli scali, che sono tutti inclusi se si considerano i sopra richiamati interventi di competenza del Comune di Ortona e – con riferimento a Pescara – gli interventi di manutenzione volti ad assicurare la navigabilità del porto canale durante i lavori in corso nel porto.

Come sopra richiamato, le misure del PNRR hanno reso più certe le condizioni per gli investimenti relativi alla tecnologia della fornitura di energia elettrica da banchina per navi di grande tonnellaggio. In particolare, il PNC renderà possibile entro il 2026 realizzare impianti di cold ironing in tutti i porti del sistema. Nel porto di Ancona, la priorità

individuata è la fornitura di energia alle navi traghetto ormeggiate in prossimità del centro urbano, misura peraltro proposta dal Progetto Inquinamento Ancona (PIA) per apportare una significativa riduzione alle emissioni del porto. Negli altri scali le misure sono volte a fornire energia alle navi passeggeri in transito e, nel caso di S. Benedetto del Tronto, alla flotta peschereccia. Nel porto di Ortona è infine previsto un ulteriore investimento per l'infrastruttura necessaria all'alimentazione elettrica delle gru semoventi operative sulle banchine del porto. Il bando GREENPORTS consentirà invece l'ammodernamento delle dorsali elettriche di tutti gli scali, con l'eccezione del porto di Pescara in considerazione della trasformazione in corso, per far fronte al previsto aumento del fabbisogno energetico dell'utenza portuale.

PORTO	TITOLO INTERVENTO	IMPORTO	INVESTIMENTI	FONTE FINANZIAMENTO
ANCONA	INTERVENTO POTENZIAMENTO DELLA CANTIERISTICA	40.000.000 €	CANTIERISTICA	FONDI NAZIONALI
ORTONA	RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO PORTO DI ORTONA	30.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI NAZIONALI
ANCONA	BANCHINAMENTO DEL FRONTE ESTERNO MOLO CLEMENTINO	22.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI NAZIONALI
PESCARA	INTERVENTI DI DEVIAZIONE PORTO CANALE FASE 1C	21.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI NAZIONALI
S. BENEDETTO DT	VASCA DI COLMATA DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO	18.000.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI NAZIONALI
ORTONA	APPROFONDIMENTO DEI FONDALI MEDIANTE DRAGAGGIO E CONSOLIDAMENTO DELLA BANCHINA DI RIVA	13.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	PNRR E PNC
ANCONA	APPROFONDIMENTO FONDALI B26 E BANCHINE COMMERCIALI	12.000.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI NAZIONALI
ANCONA	DEMOLIZIONE PARZIALE MOLO NORD E ADEGUAMENTO FONDALI	11.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI NAZIONALI
PESARO	VASCA DI COLMATA DEL PORTO DI PESARO	11.000.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI NAZIONALI
ANCONA	INTERVENTO LUNGOMARE NORD	10.000.000 €	INTERMODALITA'	PNRR E PNC
ANCONA	SMART GRID DEL PORTO DI ANCONA	8.400.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ANCONA	ADEGUAMENTO STRUTTURALE B23	8.000.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	ACCORDO DRAGAGGI: RIEMPIMENTO VASCA COLMATA	7.533.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI ADSP
ANCONA	COLD IRONING PORTO	7.000.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ORTONA	FUNZIONALIZZAZIONE EDIFICIO INCOMPIUTO	6.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI NAZIONALI
ANCONA	ESCAVO BANCHINA RETTILINEA CONNESSO A REALIZZAZIONE B27	4.500.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI ADSP
ORTONA	ADEGUAMENTO STRUTTURALE MOLO MARTELLO	4.500.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ADSP	BANDO MITE CONCESSIONARI	4.000.000 €	COLD IRONING E SMART	PNRR E PNC

			GRID	
ANCONA	PORTO DI ANCONA OBIETTIVO ZERO EMISSIONI: MOVIMENTAZIONE MERCI	3.630.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ANCONA	PAVIMENTAZIONE BB19-21	3.400.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ORTONA	SMART GRID DEL PORTO DI ORTONA	2.735.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
PESARO	SMART GRID DEL PORTO DI PESARO	2.460.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ANCONA	SECONDO LOTTO INTERMODALITA' FASCIO BINARI	2.350.000 €	INTERMODALITA'	FONDI ADSP
ANCONA	ENERGIA VERDE PER IL PORTO DI ANCONA	2.164.600 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ANCONA	ADEGUAMENTO CINTA DOGANALE PER INTERMODALITA'	2.000.000 €	INTERMODALITA'	FONDI ADSP
PESARO	MANUTENZIONE BANCHINA G	2.000.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ORTONA	ELETTRIFICAZIONE BANCHINE PER GRU SEMOVENTI	2.000.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ANCONA	MANUTENZIONE OPERE ACQUE METEORICHE E FOGNARIE PORTO STORICO STRALCIO 2 SUB B	2.000.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	REALIZZAZIONE PARK DOGANALE MAROTTI STRALCIO B	2.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI ADSP
S. BENEDETTO DT	DRAGAGGIO PORTO DI S BENEDETTO DEL TRONTO	1.800.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI ADSP
PESARO	DRAGAGGIO PORTO DI PESARO	1.800.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI ADSP
ORTONA	MANUTENZIONE SCOGLIERA MOLO NORD	1.500.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	AREE BUNGE	1.200.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	B26 IMPIANTO TRATTAMENTO ACQUE METEORICHE	1.200.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	MANUTENZIONE OPERE ACQUE METEORICHE E FOGNARIE PORTO STORICO STRALCIO 2 SUB A	1.100.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	ADEGUAMENTO STATICO E SISMICO TUBIMAR	1.000.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	RISTRUTTURAZIONE EDIFICI SCALO MAROTTI	860.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI ADSP
ANCONA	RISTRUTTURAZIONE BANCHINE MANDRACCHIO	800.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	NUOVE TORRI FARO BB 19-21	600.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
PESARO	ELETTRIFICAZIONE BANCHINE DEL PORTO DI PESARO	500.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	PNRR E PNC
PESCARA	ELETTRIFICAZIONE BANCHINA MOLO COMMERCIALE	500.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ORTONA	ELETTRIFICAZIONE MOLO MARTELLO	500.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ANCONA	EFFICIENTAMENTO ENERGETICO IMPIANTI ILLUMINAZIONE	500.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
S. BENEDETTO DT	SMART GRID DEL PORTO DI S. BENEDETTO D.T.	500.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
S. BENEDETTO DT	ELETTRIFICAZIONE BANCHINE SAN BENEDETTO DEL TRONTO	500.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ANCONA	COMPLETAMENTO SISTEMA HYPERION	500.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI ADSP
ANCONA	MESSA IN SICUREZZA LATO S.OVEST TUBIMAR	450.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
S. BENEDETTO DT	SBDT: RESTAURO MURO PARAONDE	370.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	POTENZIAMENTO ARREDI B16	300.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ORTONA	MANUTENZIONE MURO	300.000 €	INFRASTRUTTURE	FONDI ADSP

	PARAONDE MOLO NORD		EFFICIENTI	
ANCONA	ELETRIFICAZIONE BANCHINA 17	300.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	FONDI ADSP
S. BENEDETTO DT	SBDT: SPAZI VIA FISCALETTI	290.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	SISTEMA COMUNICAZIONE PASSEGGERI MIMOSA	250.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	ALTRI FONDI UE E NAZIONALI
ORTONA	POSTO IPEZIONE FRONTALIERO ORTONA	200.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ADSP	SONDA PARAMETRICA E BOA ONDIMETRICA	200.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	ALTRI FONDI UE E NAZIONALI
ADSP	VEICOLI A ZERO EMISSIONI	110.400 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
	TOTALE	283.003.000 €		

2.3 Il quadro degli interventi nei porti

2.3.1 Ancona

Il porto di Ancona è attualmente destinatario di oltre 157 milioni di Euro. Il singolo investimento più cospicuo riguarda il contributo pubblico al progetto di aumento della capacità produttiva dello stabilimento Fincantieri, con 40 milioni di Euro. 41 milioni sono destinati alle nuove infrastrutture, tra le quali il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino per un valore di 22 milioni, mentre per i dragaggi gli stanziamenti raggiungono circa 20 milioni di Euro. Le risorse destinate ai progetti per l'intermodalità e la sostenibilità ambientale sono circa 36 milioni di euro, dei quali 10 per la parte di competenza della ADSP al progetto Lungomare nord e 21,5 per i progetti di cold ironing, tra cui il progetto pilota di prossima implementazione su Banchina 17, la nuova dorsale elettrica dello scalo e altri interventi colti a favorire la transizione energetica. Oltre 20 milioni riguardano il potenziamento delle infrastrutture esistenti, quali ad esempio: l'adeguamento strutturale di Banchina 23 e la pavimentazione dei piazzali retrostanti alle BB 19-21. Si rappresentano di seguito i principali interventi:

I Dragaggi

La priorità per lo scalo dorico è riferita alle opere di dragaggio, fondamentali per consentire l'accessibilità in sicurezza al naviglio in un mercato caratterizzato da dimensioni crescenti, sia per la componente merci sia per quella passeggeri.

Gli interventi riguarderanno le banchine commerciali del molo sud e della nuova Darsena 19-25 con l'obiettivo di raggiungere la profondità di -9,5 metri s.l.m.m. sulle bb 19-21, a

fronte di previsione del Piano regolatore di una profondità di -12,5 metri s.l.m.m. a 10 metri dal filo banchina. Su banchina 22 la profondità sarà invece di 12,5 metri grazie all'adeguamento strutturale già completato. Per le banchine 23-25 la profondità prevista sarà di -11 metri, come da Piano regolatore. Si stima di concludere tali interventi entro giugno 2023. Procede anche la progettazione del dragaggio a -14 metri di banchina 26, nonostante le criticità riscontrate dall'applicazione del DM 172/2016 con previsione di conclusione dei lavori entro dicembre 2023.

Le nuove infrastrutture

Gli interventi di nuova infrastrutturazione sono in larga parte previsti nel vigente P.R.P.. Di questi, si segnalano nel seguito i principali ad oggi intrapresi:

- Realizzazione del secondo stralcio di 273 metri della nuova banchina rettilinea del porto di Ancona e retrostante piazzale di 35.0000 m². Per tale intervento, concluso l'iter progettuale ed autorizzativo, sono stati recentemente affidati in appalto i lavori, che verranno avviati con previsione di ultimazione in 4 anni;
- Demolizione parziale vecchio molo di sopraflutto del porto di Ancona, a seguito della realizzazione nel 2011 della nuova infrastruttura, la cui progettazione è in fase avanzata da parte del Provveditorato alle Opere pubbliche marittime.

Altri interventi infrastrutturali, di più modesta entità ma comunque di considerevole valenza strategica per lo sviluppo dello scalo marittimo anconetano, risultano ad oggi intrapresi, tra questi:

- Realizzazione di nuovo parcheggio doganale nell'area ferroviaria già scalo Marotti: il progetto è connesso al progetto di innovazione tecnologica TinS, svolto in collaborazione con Agenzia Dogane e Monopoli. Si prevede la realizzazione degli impianti tecnologici e degli allestimenti per il suddetto parcheggio doganale secondo logiche innovative che contemplano una gestione informatizzata da remoto, già completata in una prima fase sperimentale. Inoltre, gli edifici afferenti alla suddetta area, una palazzina a due piani in passato utilizzata come scuola professionale ed un altro fabbricato ad un solo piano fuori terra già utilizzato come ufficio tecnico per studi ed attività sperimentali, verranno adeguati mediante specifici interventi di straordinaria manutenzione – secondo

uno specifico progetto già approvato – per poter essere poi posti in esercizio ad uso degli uffici operativi della Guardia di Finanza, dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nonché degli spedizionieri doganali; il tutto nel perseguimento di un’organizzazione dei controlli di frontiera improntata su principi della reazionale organizzazione, della massima efficienza e della sostenibilità ambientale. I lavori risultano appaltati, con previsione di realizzazione delle opere entro l’anno 2023. Per gli allestimenti e gli impianti tecnologici del parcheggio doganale, tenuto conto dei tempi della progettazione nonché di quelli per le connesse procedure autorizzative e per l’affidamento in appalto dei lavori, è prevedibile la realizzazione di tutte le opere entro l’anno 2024.

- Nuovi presidi per controlli sanitari di frontiera (P.I.F., U.S.M.A.F.): I lavori sono stati appaltati nell’anno 2020. Lo spazio adibito alla sede dei nuovi presidi tuttavia è stato interessato dal drammatico incendio sviluppatosi nell’area ex-Tubimar lo scorso 16 settembre 2020. In conseguenza di questo i lavori subiranno conseguentemente uno slittamento. Si prevede tuttavia che entro il triennio di vigenza del POT i lavori saranno conclusi previa esecuzione delle opere di ripristino necessarie a fronte dei danni recati all’immobile interessato dal summenzionato evento incendiario, consentendo allo scalo di disporre di un servizio competitivo e conforme ai più moderni standard comunitari in materia di controlli alle frontiere.

- Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino: L’intervento consiste nella realizzazione di una banchina da destinare a navi da crociera di ultima generazione che non avrebbero possibilità di ormeggio all’interno del bacino portuale la cui imboccatura limita l’accesso a navi di lunghezza massima pari a 290 metri. Per la realizzazione della banchina in argomento è stata conclusa la procedura di variante localizzata, adottata dal Comitato di Gestione con delibera n.19 del 23.07.2019 unitamente al Rapporto preliminare ambientale. Successivamente sono state inoltrate le istanze previste dalla procedura di variante localizzata. In particolare in data 07.08.2019 è stata inoltrata alla Regione Marche la istanza di verifica di assoggettabilità a VAS ed in data 09.09.2019 è stata inoltrata istanza di parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Con determinazione del 14.10.2019 la Regione Marche ha decretato la assoggettabilità a VAS dell’intervento in argomento ed in data 25.11.2020 il Consiglio

Superiore dei lavori pubblici ha reso parere positivo, con prescrizioni, sulla suddetta variante localizzata. Infine si è proceduto all'affidamento dell'incarico per la redazione degli studi ambientali relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 6 - comma 3 ter – del D. Lgs. 152/2006. A seguito del finanziamento dell'opera con DM 52 del 10.03.2022 è stato sottoscritto l'accordo procedimentale che prevede l'avvio dei lavori entro gennaio 2024.

Il potenziamento delle infrastrutture esistenti

Adeguamento tecnico funzionale del vigente piano regolatore portuale finalizzato all'uso delle banchine n. 19, 20 e 21. A seguito della delibera del Comitato di Gestione del 29.09.2020 che ha adottato l'adeguamento tecnico funzionale del vigente PRP finalizzato all'uso delle predette banchine si è provveduto a richiedere al Consiglio Superiore dei lavori pubblici il prescritto parere che il predetto consesso ha reso positivamente, con prescrizioni, in data 27.01.2021. La progettazione delle opere prosegue tenendo in considerazione il redigendo Piano Regolatore Portuale che, in un'ottica integrata, assegnerà alle aree portuali funzioni in armonia con l'evoluzione del mercato, stante da un lato il numero limitato di ormeggi disponibili per le navi RORO e ROPAX nel porto dorico, e dall'altro la possibilità anche di ormeggio per operazioni connesse alla movimentazione di merci varie.

Riqualificazione dell'area Mandracchio: è stato approvato nell'anno 2020 – con – con Delibera di Giunta Comunale n. 338 – il progetto unitario di recupero funzionale dell'area, che grazie al nuovo dispositivo urbanistico potrà ospitare nuove strutture di servizio ai viaggiatori oltre che usi connessi al territorio locale: in quest'ottica, al futuro degli spazi del Mandracchio precedentemente occupati dai padiglioni fieristici, è legato il progetto di ristrutturazione dell'edificio demaniale sede del mercato ittico, quest'ultimo approvato e ad oggi in corso di realizzazione con previsione dell'ultimazione dei relativi lavori nell'anno 2023. Si andrà a definire quindi una nuova area cerniera tra porto e città in grado di reinterpretarne le funzioni in maniera contemporanea, con positivi effetti sia sulla fruizione che sulla eliminazione di fenomeni di degrado;

Implementazione infrastrutturale a sostegno del trasporto intermodale: il porto di Ancona è oggi dotato di un impianto ferroviario direttamente collegato alla rete di trasporto nazionale, comprendente un fascio di binari della lunghezza di m 260,00 ÷ 300,00 c.ca per la composizione nonché lo scarico ed il carico dei treni. Si pone all'attualità l'obiettivo di prolungare il suddetto fascio di appoggio sino alla lunghezza di m 550,00 ÷ 600,00, così da migliorare, in un'ottica di competitività nel mercato dei trasporti, la ricettività ferroviaria dello scalo, ciò anche in coerenza con le lunghezze ammesse ormai ordinariamente per la circolazione su tutta la linea ferroviaria "Adriatica". Espletate le incombenze della Conferenza di servizi decisoria per il conseguimento delle autorizzazioni e degli assensi di legge nonché gli adempimenti per la procedura espropriativa inerente un'area privata nella fattispecie coinvolta, potrà essere redatto il progetto esecutivo, a cui farà seguito – presumibilmente nei primi mesi dell'anno 2023 – l'appalto dei lavori, le cui opere potranno così trovare ultimazione e messa in esercizio entro i successivi due anni.

2.3.2 Ortona

L'attuale PRP risale al 1969. Recentemente, è stato redatto dal Comune di Ortona un nuovo Piano Regolatore Portuale, adottato dalla locale Autorità Marittima con Decreto n. 75 in data 22/06/2015 d'intesa con il Comune di Ortona, quest'ultimo quale soggetto proponente. Per tale Piano, in base alla riformata normativa in materia portuale, resta da concludere l'iter amministrativo, con esamina per il parere di competenza da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e definitiva approvazione del Consiglio Regionale Abruzzo. Per il principale scalo d'Abruzzo sono stati acquisiti e sono in fase di acquisizione risorse per complessivi 60,7 milioni di Euro, ai quali si sommano le risorse già in disponibilità delle amministrazioni abruzzesi e i circa 20 milioni per implementare i collegamenti di ultimo miglio ferroviario e stradale del porto in dotazione alla struttura commissariale della ZES Abruzzo. Le nuove infrastrutture riguardano in particolare il potenziamento della banchina di riva dello scalo e la funzionalizzazione dell'edificio incompiuto. Tra gli interventi manutentivi, priorità all'adeguamento strutturale del Molo Martello, con stanziamento di 4,5 milioni di Euro. Oltre 5 milioni riguardano le opere per la transizione energetica, il cold ironing e la movimentazione elettrica delle gru.

I dragaggi

Al momento, il principale intervento di interesse strategico nel porto di Ortona riguarda il dragaggio dei fondali indispensabile, nell'immediato, per garantire la navigazione e l'intensificazione dei traffici marittimi, nel rispetto delle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale e dei canoni ambientali. Per tale intervento, i cui lavori risultano appaltati dal Comune di Ortona nella formula dell'appalto integrato, risulta oggi redatto dall'appaltatore – attualmente sottoposto alle procedure autorizzative di legge – il progetto definitivo, che interessa una superficie complessiva del bacino portuale pari a circa 510.000 m² ed un quantitativo di sedimenti da rimuovere pari a mc 739.000 c.ca. In termini batimetrici il progetto prevede l'approfondimento del fondale del canale di ingresso e della parte centrale del bacino portuale alla batimetria di -9,0 m sul l.m.m. per una superficie complessiva di 509.731 m², ed un approfondimento limitato e controllato alla profondità di -8,5 m sul l.m.m. nel tratto prospiciente la Nuova banchina Nord per una larghezza di circa 5 metri dal fronte di accosto e per una superficie di circa 2157 m². È attualmente in corso il procedimento per stralci per il rilascio dell'autorizzazione al Comune di Ortona all'immersione deliberata in mare ex D.M. 173/2016. Un primo stralcio risulta autorizzato e l'appaltatore ha in corso la relativa redazione del progetto esecutivo.

L'adeguamento delle infrastrutture

Un ulteriore intervento riguarda l'adeguamento strutturale del molo Martello, interdetto a causa del manifestarsi di dissesti nel 2017. Successivamente è stato redatto il progetto di fattibilità tecnica ed economica approvato con delibera del Presidente n.139 del 26.05.2021. Con la formalizzazione delle risorse di finanziamento pubblico si procederà al completamento della progettazione, con previsione di pubblicazione del bando dei lavori entro il 2023.

Edificio incompiuto. L'Autorità di Sistema Portuale, di concerto con la Regione Abruzzo e la Capitaneria di Porto, ha formulato istanza per conseguimento di fondi statali a sostegno di un intervento per il recupero e la funzionalizzazione di un edificio in stato di incompiuta realizzazione presso la zona del molo nord, in coerenza con le esigenze effettive ed attuali della realtà portuale locale. Tra le dette esigenze, si inquadrano la

disponibilità di spazi per servizi di accoglienza e ricettività dell'utenza portuale, per la gestione dei servizi di security nonché dei servizi istituzionali legati ai traffici portuali. Per tale intervento, è in corso di perfezionamento il progetto di fattibilità tecnica ed economica sulla base del confronto già tenuto con la locale Capitaneria di Porto.

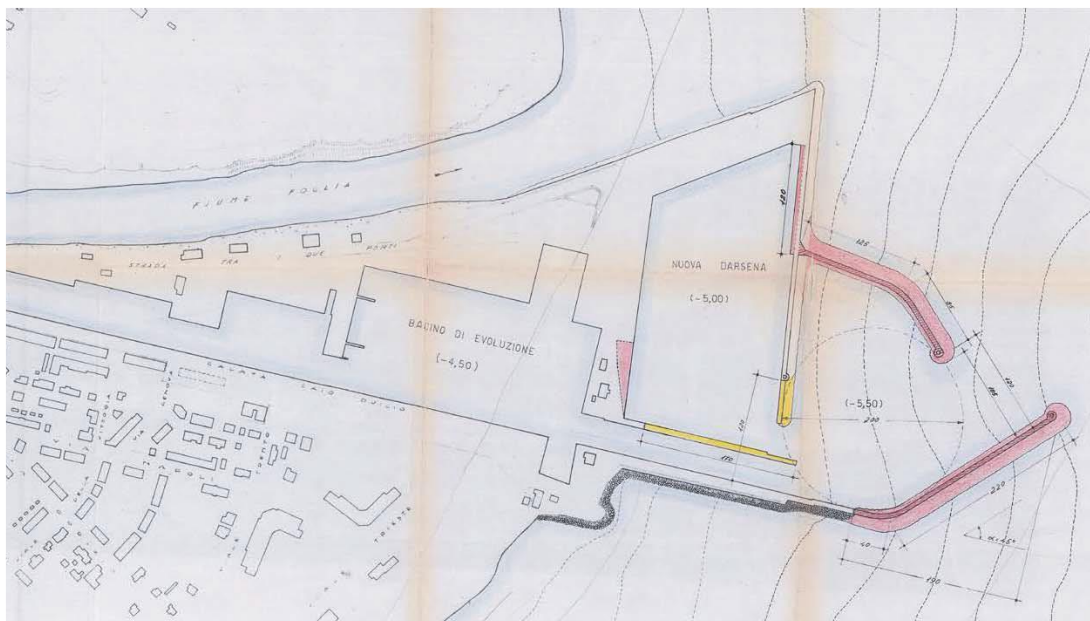
Le manutenzioni straordinarie

Nell'ottica di perseguire già nel breve termine le più elevate condizioni di efficienza e sicurezza operativa delle infrastrutture esistenti, pur nelle more del più complesso sviluppo dettato dalla pianificazione portuale vigente e di quella di nuova adozione, verranno messi in atto una serie di interventi manutentivi; tra questi, si segnala il secondo stralcio di un intervento per il rifiorimento della scogliera di protezione del molo nord, del valore di € 1.500.000,00, attualmente in corso di progettazione e con previsione di appalto entro l'anno 2022. Tra i suddetti interventi manutentivi, si segnalano poi opere minori ma comunque importanti per il regolare svolgimento delle operazioni portuali, tra cui la manutenzione straordinaria delle strutture verso mare del molo nord (celle antiriflettenti), la sostituzione dei parabordi nella zona del Mandracchio, la realizzazione di nuovi servizi igienici ad uso pubblico, la manutenzione delle sovrastrutture di pavimentazione su strade e piazzali; tutti da realizzare compiutamente entro il periodo temporale del presente Piano operativo triennale. In attuazione dei vigenti piani di security, è in corso la progettazione di un intervento finalizzato al radicale ammodernamento del sistema di videosorveglianza e controllo degli accessi dell'intero ambito portuale. Tale intervento potrà essere appaltato entro l'anno 2022. In collaborazione con la Camera di Commercio di Chieti, nell'ambito del progetto di cooperazione Italia-Croazia SUSPORT, è altresì programmato – per l'anno 2022 – un intervento di efficientamento dell'esistente impianto di pubblica illuminazione lungo la via Cervana, consistente nella sostituzione dei proiettori luminosi con altri di più elevato livello di efficienza energetica.

2.3.3 Pesaro

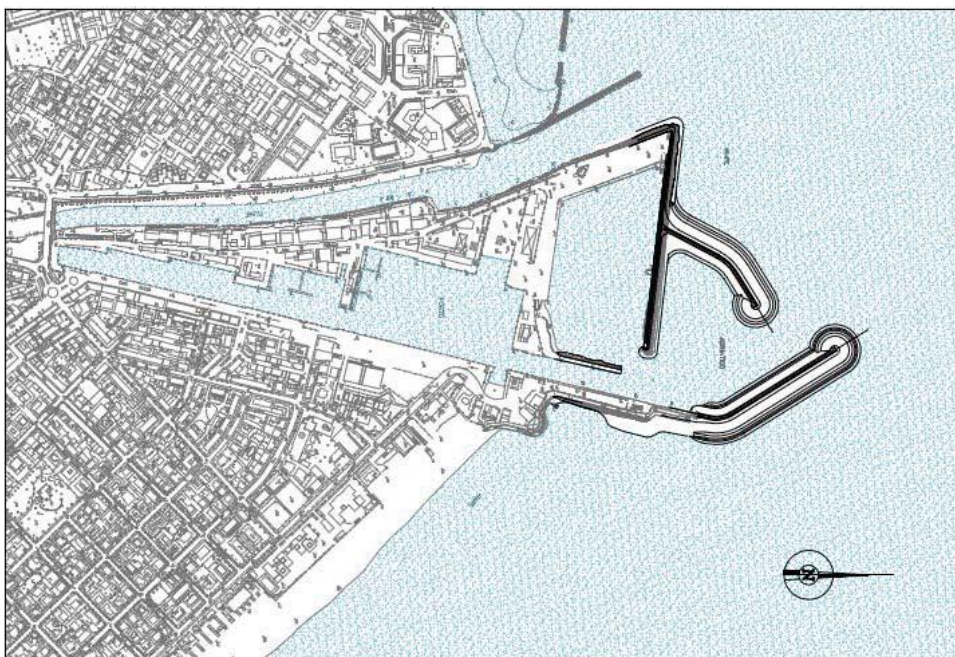
Per il porto di Pesaro, il Piano Regolatore Portuale vigente riguarda la variante redatta dall'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Ancona nel 1989 ed approvata, dopo un

lungo iter procedurale, dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 2481 del 23/10/2001. Inoltre, con Decreto della locale Capitaneria di Porto n. 04 in data 01/03/2004, risulta adottata in via definitiva una nuova proposta di Piano Regolatore Portuale, che riprende le opere a mare già previste dalla variante allo stesso strumento relativa all'anno 2001 (con la sola aggiunta del tombamento della radice del porto canale finalizzata al miglioramento della viabilità) e disciplina le aree a terra indicando le destinazioni funzionali e le opere di urbanizzazione. Per la suddetta proposta di P.R.P., tuttavia, non è stato ancora conseguito il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – Seconda Sezione, in quanto alcune revisioni ed integrazioni prescritte – alla luce di talune incongruenze – dallo stesso consesso con voto n. 99 in data 26/11/2008, ad oggi, non sono state prodotte. Nel layout illustrato nella figura che segue sono indicate con tratteggio rosso le nuove opere di piano, mentre in giallo sono riportate le demolizioni previste.



Porto di Pesaro – opere di costruzione e demolizione previste dal PRP

Lo stato attuale delle opere realizzate è quello riportato nella immagine che segue.



Sono state acquisite risorse per complessivi 17,76 milioni di euro; di seguito i principali interventi infrastrutturali:

- 1) Manutenzione straordinaria della banchina G della darsena commerciale. Sono in elaborazione gli atti di gara relativi all'affidamento dei servizi tecnici di ingegneria con riferimento alla progettazione esecutiva ed alla direzione dei lavori, con l'obiettivo di pervenire al bando dei lavori entro dicembre 2023 così come previsto dalla programmazione triennale delle opere.
- 2) Realizzazione vasca di colmata per immersione sedimenti provenienti dai dragaggi portuali (11 milioni di Euro). E' stato redatto il progetto di fattibilità tecnico economica. Attualmente, risulta in corso di redazione lo studio specialistico sul trasporto solido e sull'agitazione del moto ondoso del paraggio portuale al fine di analizzare l'impatto che l'opera in questione, così come definita dal progetto di fattibilità tecnica ed economica, produce sull'area circostante il porto di Pesaro. Il progetto dovrà poi essere sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici poiché si configura come un adeguamento tecnico funzionale. Acquisito il parere del CSLPP, si provvederà a redigere i successivi livelli di progettazione e ad avviare istanza per l'ottenimento delle autorizzazioni ambientali.

- 3) Circa 3 milioni di Euro sono stati ottenuti per il rifacimento della dorsale elettrica dello scalo e l'installazione di un impianto di cold ironing a servizio del traffico marittimo passeggeri dello scalo. La progettazione e la realizzazione delle opere dovrà essere conclusa entro il 2026, come da tempistiche del PNRR e del PNC.

2.3.4. Pescara

Deviazione del porto canale di Pescara. Senza dubbio l'intervento che riveste il principale interesse strategico è la "deviazione del fiume Pescara". Tale intervento fa seguito alle previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) che venne approvato con delibera del Consiglio Regionale Abruzzo n.80/2 nella seduta del 15/11/2016. Le opere marittime previste dal nuovo PRP del Porto di Pescara sono state concepite in modo tale da poter essere realizzate nelle seguenti tre fasi attuative:

- **Fase 1:** deviazione del tratto terminale del fiume Pescara;
- **Fase 2:** realizzazione della darsena commerciale;
- **Fase 3:** realizzazione del bacino peschereccio.

La Fase 1, suddivisa nelle tre sub-fasi di seguito descritte, consentirebbe di risolvere i problemi connessi alla qualità delle acque costiere dovute al "plume fluviale" senza modificare la funzionalità del molo di levante con destinazione per traffico commerciale:

- **Fase 1A** - realizzazione dei nuovi moli guardiani del tratto terminale del fiume Pescara posti all'esterno dell'attuale alveo del fiume;
- **Fase 1B** - demolizione del tratto del molo guardiano esistente ricadente nel nuovo alveo del fiume;
- **Fase 1C** - deviazione del fiume Pescara mediante la realizzazione del tratto in destra idraulica del nuovo molo guardiano ricadente nell'attuale alveo del fiume.

Attualmente a seguito di un "protocollo ricognitivo e di coordinamento" tra AdSP del Mare Adriatico centrale e la regione Abruzzo (settembre 2017) si è convenuto che la regione continuasse la gestione, in qualità di stazione appaltante, delle opere connesse ai fondi ad essa assegnati. Nel caso specifico: 15 milioni di Euro di finanziamento Masterplan della Regione Abruzzo (Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020) e 16 Milioni di Euro di finanziamento di cui alla Delibera CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione

economica) n° 12 del 28 febbraio 2018. La Regione ha quindi incaricato l'Azienda Regionale per le Attività Produttive (ARAP) di sviluppare la progettazione di fattibilità tecnico economica dell'intervento complessivo, giungendo quindi ad una individuazione delle fasi di realizzazione conseguenti al progetto sviluppato ed ai fondi disponibili. Attualmente il progetto di fattibilità tecnico economica complessivo è in fase di redazione. Con Decreto interministeriale MIMS-MEF n. 52 del 10 marzo 2022, registrato alla Corte dei conti in data 7/04/2022 al n. 851, è stato ammesso al finanziamento pubblico l'Intervento di deviazione del porto canale per un importo di 21.200.000 €.

Completamento pennello di foce e scogliera di radicamento. L'Agenzia Regionale Attività Produttive (ARAP), in qualità di soggetto attuatore delle opere del Masterplan Abruzzo, ha redatto il progetto definitivo (nov. 2019) denominato "Deviazione del porto canale di Pescara - 1° stralcio - Completamento pennello di foce e scogliera di radicamento" che prevede esclusivamente il completamento delle opere già realizzate dal Provveditorato alle Opere Pubbliche nel 2018 e costituisce un primo stralcio della Fase 1A indicata dal PRP2008. Le opere previste nel progetto definitivo, oggetto di prima riunione della conferenza dei servizi decisoria chiusa il 18.02.2020, consistono in:

- Pennello di foce secondo la configurazione a scogliera prevista dal nuovo PRP2008;
- Barriera in massi naturali radicata a terra.

ed hanno un costo di 9,2 M€, finanziati con i fondi Masterplan concessi dalla Regione Abruzzo, in corso di realizzazione. Nelle more della progressiva implementazione del progetto di deviazione del porto canale, proseguiranno quelle attività tecniche connesse al mantenimento in efficienza delle infrastrutture portuali in uso, con particolare riferimento sia al settore ittico, sia agli obiettivi di inserimento di nuove funzioni concordate con le locali amministrazioni.

Inoltre entro il 2026 sarà realizzato l'impianto di cold ironing a servizio dello scalo, grazie alle risorse recentemente ottenute dal PNC.

2.3.5 San Benedetto del Tronto

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

Sono complessivamente circa 22 milioni allocati per il porto di San Benedetto del Tronto, dei quali 18 per la realizzazione della nuova vasca di colmata. Si indicano, di seguito, i principali interventi:

1. Realizzazione nuova vasca di colmata per immersione sedimenti provenienti dai dragaggi portuali. Analogamente all'opera prevista nello scalo di Pesaro, sarà necessario conseguire l'Adeguamento tecnico funzionale per svolgere le successive fasi di progettazione.
2. Realizzazione di intervento di dragaggio per il raggiungimento di quota – 5mt s.l.m.m. sugli specchi acquei dell'imboccatura del porto. E' in corso la progettazione esecutiva, stante il completamento della caratterizzazione ambientale, che sarà poi messa a bando per i lavori contestualmente alle attività di bonifica bellica. Sono anche in corso le verifiche definitive delle risultanze delle analisi di laboratorio e le prestazioni per attivare un'area a mare per l'immersione deliberata di materiali di dragaggio sita a largo tra San Benedetto del Tronto e Porto San Giorgio con la collaborazione del CNR e dell'Università Politecnica delle Marche.
3. 1 milione di euro è stato stanziato per il rifacimento della dorsale elettrica dello scalo e la realizzazione di un impianto per la distribuzione di energia elettrica da banchina.

4. Per il miglioramento dei requisiti di sicurezza della pubblica incolumità e dell'ordine pubblico, è stato concluso un primo intervento per l'allestimento di un nuovo sistema di controllo e selezione degli accessi nella zona del molo nord, lo stesso improntato sulle logiche della più moderna tecnologia, al quale seguirà un più ampio intervento analogo – da attuare entro il prossimo anno 2023 – esteso a tutti gli spazi operativi dell'ambito portuale. Sempre per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della pubblica incolumità, sono in corso le procedure finalizzate alla fornitura ed alla posa in opera di nuove barriere stradali tipo mini-new jersey a delimitazione di tutte le banchine portuali di uso pubblico per la protezione dal pericolo di caduta sullo specchio acqueo portuale; tale attività verrà conclusa entro l'anno corrente.

3. SECURITY DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI E SICUREZZA SUL POSTO DI LAVORO

La diversa conformazione degli scali portuali del Mare Adriatico Centrale ha reso complessa l'applicazione di un sistema omogeneo di controllo e sorveglianza.

Nel presente capitolo saranno ripercorsi i risultati raggiunti e le prospettive di lavoro per il triennio relativamente agli ambiti di maritime security e di safety riferiti alle operazioni portuali.

A partire da gennaio 2020, la Divisione Security ha individuato le seguenti priorità nell'ambito dell'applicazione dei protocolli di security ai porti interessati, in ragione della tipologia di imbarcazioni, traffici ed attività specifiche.

Superata la prima fase di transizione legata al trasferimento delle competenze in materia di maritime security tra i locali Comandi di Capitaneria e la Divisione Security dell'Adsp, l'attività di ricognizione iniziata a fine 2021 e proseguita nel primo trimestre 2022 ha evidenziato una serie di interventi, alcuni dei quali rivestono carattere di indifferibilità, anche in considerazione della recente revisione del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibile N. 59 del 17 marzo 2022. Si fa riferimento in tale ottica alla revisione di tutta la documentazione di sicurezza dei porti del sistema con traffici che rientrano nella normativa di maritime security (Valutazioni di sicurezza e Piani di sicurezza), riferita sia agli impianti portuali che alle aree omogenee connesse. Al contempo, in stretta collaborazione con la Direzione Demanio, si renderà necessaria una revisione integrale dei regolamenti accessi che progressivamente si estenderà a tutti i porti di sistema, e che andrà di pari passo con la digitalizzazione dei varchi di accesso carrabili e pedonali, laddove esistenti, e con l'automazione dei sistemi di controllo.

In tale ottica dopo aver offerto una sintesi del lavoro svolto e degli obiettivi raggiunti dalla Divisione, il focus si concentrerà sugli obiettivi di medio e breve termine e sulla pianificazione degli interventi di medio lungo periodo.

Analogo approccio verrà esteso anche all'ambito relativo alla safety con particolare riferimento alle operazioni portuali legato alle attività del Nucleo Ispettivo ADSP.

3.1. Identificazione dei fabbisogni

A) revisione integrale della documentazione di security estendibile a tutti i porti interessati dall'applicazione della Maritime security (Ancona, Ortona, Pesaro, Pescara) alla luce del rilascio del nuovo Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e dell'attivazione di nuovi traffici legati al settore passeggeri come nel caso del collegamento Pescara – Croazia previsto a partire dal 2023 e degli approdi crocieristici sul porto di Pesaro che prevedono imbarchi mediante natanti di bordo (tender) con nave ormeggiata in rada.

B) progressiva revisione del Regolamento degli accessi dei porti di sistema a anche a fronte del completamento della digitalizzazione di tutte le procedure di gestione dei titoli autorizzativi di accesso in porto e della realizzazione di un sistema automatizzato di controllo accessi integrato ed uniforme per tutti i porti.

C) implementazione dell'attività ispettiva relativa alle operazioni portuali nel porto di Ancona e attivazione di analogo servizio presso il porto di Ortona;

D) attività di monitoraggio e controllo delle infrastrutture portuali con produzioni di appositi verbali di sopralluogo da condividere con i settori interessati dell'ADSP e con i locali Comandi delle Capitanerie di Porto.

3.2 Individuazione delle finalità/obiettivi da perseguire

L'identificazione dei fabbisogni primari in materia di security è stata eseguita in ragione dei seguenti principali obiettivi da realizzare nel triennio di riferimento del Piano Operativo Triennale:

A) semplificare i Piani di Security al fine di renderli di più facile ed immediata fruizione non solo da parte delle Autorità Competenti ma anche dai soggetti privati la cui attività si interfaccia quotidianamente con la normativa di riferimento (terminalisti, imprese portuali); tale attività consentirà anche di procedere più agevolmente e con tempistiche contenute ad eventuali revisioni della già menzionata documentazione in corso d'opera;

B) creare chiari e riconoscibili punti di riferimento nei confronti di tutti i soggetti, istituzionali e privati, operanti presso i porti di sistema mediante la continuità di esercizio e di funzione degli addetti della Divisione Security nelle specifiche tematiche di ogni singolo porto;

C) razionalizzare le modalità di gestione dei titoli autorizzativi e massima tracciabilità dell'intero ciclo: istanza di richiesta accesso → gestione dell'istanza → rilascio titolo autorizzativo → gestione anagrafica, implementando modalità e procedure di controllo degli accessi maggiormente digitalizzate ed efficienti;

D) Implementare le attività ispettive rivolte alle operazioni portuali ed alla tutela delle infrastrutture demaniali portuali;

La sintesi delle categorie precedentemente descritte ha trovato concretizzazione in una serie di interventi e determinazioni delle quali si offre un quadro cronologico

3.2.1 Ancona

A1) Revisione di tutta la documentazione di sicurezza riferita ai seguenti ambiti portuali

A1.1) Aree connesse al traffico passeggeri e al Porto Antico: il primo passo consisterà nella identificazione delle aree omogenee equiparabili dal punto di vista della configurazione e dei confini naturali e di security e dal punto di vista delle attività produttive svolte al loro interno. Le valutazioni e le analisi di rischio dovranno tenere in debita considerazione tali elementi, proponendo l'adozione di procedure specifiche poi contenute nei piani che sappiano coniugare il pieno rispetto della normativa di maritime security con le esigenze commerciali specifiche di ogni area. La redazione del Port Security Assessment e del conseguente Port Security Plan dovrà trovare compimento entro il 2022.

A1.2) Aree di security destinate al traffico merci – Area Nuova Darsena

A1.2.1) Revisione a breve medio termine della Valutazione di Sicurezza dell'area connessa della Nuova Darsena e conseguentemente del Port Security Plan. L'attività dovrà prevedere anche la futura separazione delle banchine n.19-20-21 dal resto del terminal merci. Tale cesura determinerà la necessità di un'attenta pianificazione delle

infrastrutture di security dell'area (delimitazioni perimetrali, sistemi di controllo accessi, videosorveglianza dedicata, connessione in fibra per il trasferimento dati) che dovrà armonizzare i seguenti elementi:

- le procedure di security discendenti dalla fase di riorganizzazione documentale di cui al presente punto;
- la compresenza dei controlli frontalieri e doganali ed il loro impatto sulle tempistiche di sviluppo dei flussi veicolari e pedonali, in relazione alle direttrici (extra Schengen) di riferimento delle linee destinate a tali banchine.

In tale ottica particolare importanza rivestirà la sinergia tra Divisione Security, Direzione Tecnica e Settore Informatico con particolare riferimento alle fasi di progettazione delle infrastrutture fisiche e logiche.

3.2.2 Ortona

A2) Verifica ed applicazione della documentazione di sicurezza riferita agli impianti portuali del porto di Ortona (revisionati nel 2021)

A.2.1) Completata la revisione integrale di tutta la documentazione (Assesment e Security Plan) delle aree e facilities ricomprese all'interno dell'ambito portuale di Ortona, il focus sarà incentrato sulla verifica dell'adeguatezza delle procedure identificata in stretta collaborazione con l'Autorità Marittima e con i Port Facility Security Officer delle imprese portuali.

3.2.3 Pesaro

A3) Revisione di tutta la documentazione di sicurezza

A3.1) In relazione alla presenza di approdi di unità navali da crociera con ormeggio previsto in rada e trasferimento dei passeggeri mediante tender, si renderà necessaria la riscrittura integrale della documentazione di sicurezza relativa all'impianto portuale denominato Banchina Commerciale. Tale attività è stata già avviata in coordinamento con il comando di Capitaneria locale.

3.2.4 Pescara

A4) Redazione ex novo della documentazione di sicurezza relativa al nuovo impianto passeggeri in previsione dell'attivazione del collegamento passeggeri Pescara-Croazia

A4.1) Redazione di un Port Facility Security Assesment e del discendente Piano di Sicurezza alla luce della previsione di attivazione di un nuovo collegamento passeggeri tra il porto di Pescara e la Croazia (attivazione prevista per il 2023). 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 si procederà con la redazione del Port Facility Security Plan.

3.3 Revisione del Regolamento di accesso nei porti

Nell'ottica di un progressivo snellimento delle procedure di gestione delle istanze di richiesta di accesso ai porti del sistema, e di un parallelo incremento del livello di tracciabilità delle autorizzazioni, la Divisione Security dal 2018 ha provveduto 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".

Un sistema che sarà ulteriormente potenziato, nell'ambito del processo di digitalizzazione dell'Autorità di sistema portuale, grazie alla prossima installazione di sistemi di controllo accessi automatizzati. Conclusa l'attività di progettazione, è in fase di completamento 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 video sorveglianza e di video analisi. Nello specifico l'esperienza del porto di Ancona, dove tali tecnologie stanno trovando diffusa e progressiva applicazione rappresenta un valido banco di prova ed un volano per l'estensione di tali sistemi a tutti gli altri porti. Anche in tale ottica una delle linee guida che orienteranno le scelte, progettuali prima ed esecutive poi, sarà la progressiva standardizzazione dei sistemi utilizzati. Questo consentirà una serie di benefici sinteticamente riassumibili in:

- riduzione dei tempi e dei costi di installazione e di manutenzione (ordinaria e straordinaria) con benefici nelle fasi di approvvigionamento della componentistica di ricambio;
- formazione unificata di tutti gli operatori incaricati del corretto funzionamento delle apparecchiature, indipendentemente dal contesto portuale;
- compatibilità con la piattaforma “Accessi in porto” per il rilascio dei permessi temporanei, comune a tutti i porti del sistema.

Particolare menzione merita l’attività di progettazione relativa ai sistemi di videosorveglianza, rappresentando un fattore ormai imprescindibile nella dotazione infrastrutturale di un’area portuale. Adsp ha avviato una mappatura di tutti gli impianti presenti nei porti del sistema, e pur riscontrando la presenza di sistemi al momento pienamente funzionanti, è emersa la necessità di procedere nel triennio di riferimento del Piano Operativo Triennale ad una serie di interventi così sintetizzabili:

- supporto alla progettazione e realizzazione ex novo dell’impianto di videosorveglianza della Nuova Darsena del porto di Ancona;
- supporto realizzazione impianto di videosorveglianza presso il porto di Ortona in collaborazione con la Direzione Tecnica;
- supporto alla progettazione di un impianto ex novo per il porto di San Benedetto del Tronto con finalità di controllo del territorio portuale e di ausilio alle attività di safety;
- supporto al settore informatica ed alla Direzione Tecnica nell’attività di graduale sostituzione del parco telecamere negli altri porti del sistema: molte apparecchiature hanno o stanno raggiungendo un grado di obsolescenza tale da prospettare una loro sostituzione certa entro il prossimo biennio; la scelta dei nuovi apparati sarà guidata dalla volontà di estendere a tutte le realtà portuali del sistema il software di gestione e di analisi video attualmente in uso nel porto di Ancona. Tale scelta assicurerà gli stessi vantaggi in scala prospettati in precedenza nel presente paragrafo riguardo delle altre apparecchiature.

3.4. Sistemi di gestione integrata della sicurezza in porto

L'attuale assetto normativo che ha previsto il superamento del Decreto Interministeriale 293/01 attraverso la c.d. "Seveso III", la natura dimensionale e produttiva dei porti facenti parti del sistema, unitamente alla necessità di una mappatura aggiornata del rischio connesso a tutte le attività produttive che insistono negli ambiti portuali di sistema, hanno indotto l'ADSP a procedere con la redazione dei c.d. Rapporti integrati di sicurezza, strumento propedeutico ed utile alla redazione dei Piani di sicurezza e di emergenze dei porti dell'Autorità di sistema portuale, azioni che si prevedono di completare entro il 2024.

3.5. Promozione di strumenti di prevenzione in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori

Dal 2012 è attivo presso il porto di Ancona il SOI, acronimo di Sistema Operativo Integrato, costituito in seno al Comitato per l'igiene e sicurezza previsto dall'ex. Art. 7 del Dlgs. 272/99. Il SOI rappresenta un chiaro esempio della volontà da parte delle Amministrazioni competenti (Adsp e Asur) di operare concretamente un monitoraggio dei fattori di rischio nell'ambito delle lavorazioni portuali mediante un nucleo tecnico di base ristretto, modulabile ed integrabile in ragione delle specifiche tematiche trattate. Le prerogative del SOI si estendono anche alla creazione di un sistema di controllo del fenomeno infortunistico e delle patologie lavoro-correlate in ambito portuale. Tra gli obiettivi della Divisione Security c'è l'estensione del modello SOI anche agli altri porti di sistema; in taluni casi, il processo è stato già parzialmente avviato (Ortona) in collaborazione con l'Autorità Marittima locale.

3.6 Implementazione dell'attività del Nucleo di Vigilanza e Controllo

Parallelamente alle attività di prevenzione e diffusione di buone prassi condivise in tema di sicurezza sul lavoro esplicitate nel precedente sotto paragrafo, la Divisione Security in stretto contatto con la Divisione Demanio intende avviare già a partire dalla fine dell'anno in corso ed un'attività ricognitiva a livello normativo, che interesserà, per quanto di competenza, tutte le Ordinanze ed i Regolamenti in materia di sicurezza sul lavoro e tutela ambientale. Nello specifico, ed in stretta correlazione con il codice ILO e la normativa nazionale di riferimento (tra cui: D. Lgs 81/08 – D. Lgs n. 272/99 – Decreto

Dirigenziale n. 1340 rinfusa). L'aggiornamento normativo interesserà anche le competenze del Nucleo di Vigilanza e Controllo Ispettivo dell'ADSP, costituito dagli ispettori portuali, incaricato delle attività di vigilanza in materia di sicurezza ed igiene del lavoro. con annessi poteri di polizia amministrativa. L'obiettivo è quello di estendere già dalla fine del 2022 l'attività del Nucleo in concomitanza con l'esecuzione di operazioni portuali, di riparazione, trasformazione e manutenzione navale svolte negli ambiti portuali.

4. INNOVAZIONE TECNOLOGICA

La digitalizzazione e l'introduzione di sistemi tecnologicamente avanzati sono necessità imprescindibili per evitare il generarsi di *digital gaps* capaci di rendere meno competitivi gli scali del sistema portuale.

La digitalizzazione e l'innovazione seguiranno due filoni principali nel triennio:

- 1) Digitalizzazione rivolta alla gestione interna delle procedure e all'interfaccia con l'utenza;
- 2) Ammodernamento del PCS e prosecuzione della collaborazione con Agenzia Dogane e Monopoli per l'innovazione nella gestione dei flussi di merci;

Trasversale alle linee di sviluppo della digitalizzazione sarà l'attività di prevenzione dei rischi di cybersicurezza, sia attraverso le linee guida nazionali, sia tramite l'elaborazione di procedure e soluzioni tecnologiche sviluppate dall'Ente per assicurare la protezione delle reti digitali e dei software del sistema portuale dai sempre più frequenti ed insidiosi attacchi informatici.

4.1 Il processo di digitalizzazione interno

L'Autorità di sistema portuale sta elaborando internamente un modello gestionale il più possibile integrato, capace di assicurare trasparenza, facile interfaccia con l'utenza, rapida disponibilità documentale, anche in caso di lavoro da remoto, facilitazione del lavoro in team, sempre più necessario stante la frequente sovrapposizione di tematiche all'interno dei processi autorizzativi che comportano l'intervento di diversi uffici dell'Ente. Si prevede entro il 2023 la piena operatività del sistema, che riguarderà anche l'ammodernamento dello Sportello Unico Amministrativo dell'Ente, già avviato nel corso del 2021. Il sistema sarà acquisito ed adattato in attuazione dell'art. 15 bis della legge 84/94 e ss.mm.ii., coerentemente alle Linee Guida in materia di Sportello Unico Amministrativo rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 19 luglio 2021. Lo SUA diverrà, una volta implementato a pieno, non solo il riferimento unico per l'utenza portuale, ma anche lo strumento di dialogo telematico tra le diverse amministrazioni

competenti, favorendo anche verso l'utenza maggiore trasparenza ed evidenza dello stato della pratica. Un'ulteriore dimensione dell'integrazione di sistema promossa dall'Ente riguarderà anche la gestione del ciclo degli appalti e dei contratti, nonché il monitoraggio delle commesse e delle opere, assicurando la possibilità di fondere i dati per migliorare la produttività dell'Ente e semplificare gli adempimenti e l'interazione tra i dipendenti, con previsti benefici sia per la qualità lavorativa, sia per la produttività dell'Ente.

4.2 Ammodernamento del PCS e prosecuzione della collaborazione con Agenzia Dogane e Monopoli per l'innovazione nella gestione dei flussi di merci;

Il Port Community System è attivo nel porto di Ancona dal 2014, e dal 2017 è stato esteso all'intero sistema portuale. Il sistema dispone di diversi applicativi:

- Ciclo nave, interoperabile con il software PMIS delle Capitanerie di porto, relativo ai dati connessi agli arrivi e alle partenze delle navi dai porti del sistema;
- Ciclo dogana, ambiente nel quale gli operatori possono scambiare i dati elaborati in ambito AIDA, lo Sportello Unico Doganale;
- Modulo ISTAT relativo alla raccolta del dato statistico, modulo interoperabile con il Ciclo nave per la disponibilità dei dati già inseriti.

L'evoluzione del Port Community System ha seguito:

- Le esigenze manifestate dagli operatori, relative in particolare alla disponibilità di un sistema neutro e terzo per lo scambio di dati al fine di velocizzare i flussi di importazione ed esportazione delle merci;
- Le esigenze specifiche dell'Ente, volte in particolare ad acquisire in tempi certi i dati relativi ai traffici merci e passeggeri in transito dagli operatori economici del porto (e poi dei porti), anche in considerazione del ruolo svolto circa la gestione del traffico passeggeri e l'imposizione dei relativi diritti e tasse. Ciò ha portato a mantenere in questi anni una proficua collaborazione con ISTAT stabilendo un modello gestionale che consenta agli operatori di compilare una sola volta i dati statistici obbligatori

richiesti dall'Istituto nazionale, veicolati dal software dell'Autorità di sistema portuale che così riceve le informazioni necessarie ad alimentare le banche dati nazionali (Banca d'Italia e MIMS, per citare le collaborazioni più frequenti) e a produrre la reportistica statistica aggiornata in tempi ristretti e senza duplicazione delle richieste agli operatori;

- Gli orientamenti della normativa nazionale in materia, con la messa a disposizione delle utenze portuali di software orientato all'interoperabilità con gli sportelli unici Doganale e Marittimo progressivamente sviluppati da Agenzia Dogane e Monopoli e dal Corpo delle Capitanerie di Porto.

Tali criteri rimangono oggi pienamente validi per assicurare un servizio adeguato alle aspettative dell'utenza, flessibile nell'accogliere le necessità ulteriori che potessero manifestarsi, ed economicamente sostenibile grazie a soluzioni di mercato adattabili e gestibili in coerenza con le linee guida e la disciplina elaborata da AGID in materia di software pubblici. Un'ulteriore linea guida per lo sviluppo del software sarà la collaborazione con RAM Spa, soggetto ora referente per la Piattaforma Logistica Nazionale come previsto dal DL 152/2021.

In questi anni inoltre è stato avviato un proficuo rapporto di collaborazione con l'Agenzia Dogane e Monopoli, culminato nel progetto sperimentale *Trasferimento in Sicurezza (TinS)*. Obiettivo del progetto era testare modalità innovative, con l'applicazione di tecnologie *IoT*, per l'estensione virtuale degli spazi portuali ad Ancona tramite lo spostamento dell'area di sosta doganale all'esterno dello scalo. Avviato nel 2018 il progetto ha visto la fase sperimentale concludersi positivamente a dicembre 2021. La programmazione delle opere e dei servizi dell'Ente prevede di svolgere nel biennio 2022-2023 le fasi di messa in esercizio del sistema e la sua piena operatività nel controllo in tempo reale dei flussi di mezzi.

Il progetto TinS rientra nelle attività dell'accordo con Agenzia Dogane e Monopoli sulla digitalizzazione dei porti del sistema del mare adriatico centrale, firmato il 20 ottobre 2020. Il Protocollo prevede l'istituzione di un tavolo tecnico permanente coordinato da Presidente AdsP MAC e Direttore Generale ADM attivo sui seguenti ambiti:

- a. Nell'ambito del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e reti" 2014 – 2020, progetto PROG 0101, implementazione del progetto di Digitalizzazione delle procedure logistico-doganali nel Porto di Ancona, con particolare riferimento all'automatizzazione delle procedure di imbarco e sbarco e di tracciamento in tempo reale, ai fini di controllo, dell'ingresso e dell'uscita dai nodi e varchi portuali, nonché del pagamento di tasse e diritti connessi alle operazioni doganali;
- b. Aggiornamento della procedura di sdoganamento in mare nel porto di Ancona, finalizzato al superamento delle criticità riscontrate a seguito della sua introduzione con pregiudizio per il suo effettivo utilizzo, mediante introduzione e affiancamento della procedura smart terminal;
- c. Approfondimento delle modalità di possibile introduzione di procedura di sdoganamento in mare per le merci trasportate a mezzo traghetti RO-RO e RO-PAX;
- d. Porto di Ortona: Introduzione, ove tecnicamente possibile, delle procedure di sdoganamento in mare (Peclearing), con particolare riferimento al traffico rinfuse; automatizzazione delle procedure di imbarco e sbarco e tracciamento in tempo reale, ai fini di controllo, dell'ingresso e dell'uscita dai nodi e varchi portuali, nonché il pagamento di tasse e diritti connessi alle operazioni doganali con interoperabilità tra i sistemi informativi di ADM (AIDA) e dell'ADSP;
- e. Logistica e sicurezza dei controlli doganali nei porti di competenza AdSPMAC;
- f. Supporto ad ADSPMAC nell'istituzione delle ZES e ZLS, con particolare riferimento alle procedure innovative volte a semplificare ed automatizzare le attività di controllo doganale;
- g. Partecipazione a progetti internazionali di interesse comune.

Si prevede di dare ulteriore impulso alla piena implementazione del tavolo tecnico, valorizzandone in particolare le capacità di soluzione delle criticità inerenti ai controlli alle

merci che potessero essere ravvisate dall'utenza degli scali del sistema del mare adriatico centrale.

5. ENERGIA ED AMBIENTE

5.1 Efficiamento energetico e alimentazione elettrica delle navi

In continuità con l'Accordo Greenport firmato con RAM nel 2016 sul tema dell'efficiamento energetico, è proseguito il lavoro di analisi e raccolta dati necessario ad elaborare nel contesto del futuro PRP di sistema la strategia energetico ambientale.

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

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

Con riferimento all'utilizzo dell'elettricità da banchina per l'alimentazione delle navi in sosta in porto, sono state avviate una serie di attività finalizzate alla valutazione di una ipotesi di soluzione per l'elettificazione delle banchine dedicate al traffico traghetti, che permetta di soddisfare la richiesta energetica delle navi durante la sosta in porto, fornendo l'alimentazione elettrica necessaria direttamente da terra e consentendo, pertanto, lo spegnimento dei generatori ausiliari di bordo.

Per la definizione della soluzione più idonea, in una prima fase sono state individuate le banchine a cui applicare tale tecnologia, al fine di analizzare le frequenze dei traffici e definire il fabbisogno energetico delle navi che vi ormeggiano. Le banchine oggetto di studio sono le nn. 8, 9, 11, 13, 15 e 16. La scelta di applicare tale soluzione alle banchine

destinate al traffico passeggeri è legata al fatto che le strutture adibite a questa tipologia di traffico sono caratterizzate da una frequenza di arrivi e partenze abbastanza regolare, seppure variabile durante le stagioni dell'anno, e non richiedono potenze particolarmente elevate.

Il reperimento e l'analisi dei dati di traffico relativi agli ormeggi nel porto storico e delle caratteristiche tecniche delle navi traghetto hanno consentito di stimare il fabbisogno energetico delle navi che scalano il porto di Ancona. Sulla base dei dati acquisiti sono state fatte due ipotesi di alimentazione:

- 1) Da rete elettrica nazionale
- 2) Da impianti di trigenerazione con recupero e distribuzione del calore di scarto.

Inoltre, nell'ottica della riduzione delle emissioni inquinanti provenienti dalle aree portuali situate in prossimità del centro urbano della città di Ancona questa Autorità di Sistema Portuale ha avviato le attività finalizzate allo studio preliminare di una soluzione alternativa all'ormeggio dei traghetti, operanti su rotte da e verso i paesi dell'area Extra-Schengen, alle banchine dalla n. 8 alla n. 12 del porto storico, prevedendo di destinare ai traffici Ro-Pax in area Extra-Schengen le banchine 19, 20 e 21. Poiché tale soluzione andrebbe a creare degli ormeggi aggiuntivi a quelli attualmente previsti, incrementando il traffico dei traghetti, nelle successive fasi e approfondimenti progettuali occorrerà prevedere l'estensione del sistema di elettrificazione alle banchine del molo sud e un incremento del fabbisogno di energia elettrica in caso di potenziamento degli ormeggi.

Infine, nella previsione di realizzare il "Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino" capace di accogliere navi da crociera di ultima generazione è stata affrontata la questione dell'elettrificazione della banchina. Si è proceduto ad un confronto con le primarie compagnie crocieristiche che si ipotizza potrebbero scalare il porto storico da cui si è appreso che per le previste potenzialità di ormeggio sarà necessaria una potenza di almeno 11 MW. Tale fabbisogno verrà affrontato in occasione della Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione Ambientale Strategica che l'AdSP dovrà effettuare per l'intervento in argomento.

Per quanto concerne l'utilizzo dell'elettricità in banchina, la AdSP si è attivata per reperire le ingenti risorse necessarie a creare le relative infrastrutture, avanzando presso il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili richieste di finanziamenti. Di seguito alle istanze predette, con DM 330 del 13 agosto 2021 recante il Piano Nazionale degli investimenti Complementari al PNRR sono stati assegnati ai porti della AdSP 11 milioni di euro per la "Elettrificazione delle banchine (cold ironing)" di cui 7 milioni per poter alimentare elettricamente le navi ormeggiate presso il porto storico il porto di Ancona. Tutti gli interventi finanziati dovranno essere conclusi entro giugno 2026.

5.2 Rifiuti dalle navi e dei residui di carico

Il 15 dicembre 2021 è entrato in vigore il Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n. 197 di recepimento della Direttiva (UE) 2019/883 del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi. Obiettivo del decreto, che abroga il previgente D.lgs. 182/2003, è proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano i porti situati nel territorio dello Stato, nonché garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti.

Ai sensi dell'art. 5 del D.lgs. 197/2021 entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto, le Autorità competenti predispongono, approvano e rendono operativo il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, assicurando la consultazione di tutte le parti interessate, quali gli utenti del porto, le associazioni di categoria, le autorità locali, gli operatori dell'impianto portuale di raccolta, le organizzazioni che attuano gli obblighi di responsabilità estesa del produttore e i rappresentanti della società civile. La predisposizione del Piano è effettuata nel rispetto di quanto stabilito dal D.lgs. 197/2021 nonché delle disposizioni indicate nel relativo Allegato 1.

Nei porti ove l'Autorità competente è l'Autorità di Sistema Portuale, il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti è predisposto dalla stessa Autorità, che lo trasmette alla Regione ai fini dell'approvazione e dell'integrazione, per gli aspetti relativi alla gestione, con il Piano regionale di gestione dei rifiuti. La Regione si esprime in merito alla coerenza con la pianificazione regionale entro sessanta giorni dalla data di ricezione della comunicazione.

La questione della gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico è un tema, per quanto sopra, molto attuale e particolarmente sfidante per il sistema portuale del Mare Adriatico centrale, caratterizzato da porti con tipologie di traffico tra loro disomogenee. Mentre per i porti di Ancona e Ortona sono attivi piani e servizi di gestione supportati dai volumi di traffico generato dall'utenza, nei porti a prevalenza diportistici e pescherecci il servizio è spesso integrato alla raccolta urbana. Rispetto a quest'ultima tipologia, l'ADSP intende studiare congiuntamente con le amministrazioni locali dei sistemi integrati finalizzati a valorizzare la risorsa del rifiuto, ad introdurre modalità innovative di smaltimento, e soprattutto individuare dei modelli di gestione economicamente sostenibili ed efficienti da riportare nel piano di gestione dei rifiuti di che trattasi. Particolarmente sensibile è poi l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale alla gestione dei rifiuti accidentalmente rinvenuti e raccolti in mare dai naviganti, in particolare della plastica abbandonata, grazie al proficuo progetto "*A pesca di plastica*" avviato dagli stakeholders locali del porto di San benedetto del Tronto, che – seppure non rientrante tra i compiti istituzionali specifici dello stesso ente – è un tema ormai ricorrente in ogni porto che non può più essere trascurato. Ne sono dimostrazione di ciò le recenti azioni politiche in sede nazionale volte all'adozione di specifici provvedimenti normativi, atti a definire una disciplina ad hoc. L'Autorità di Sistema portuale continuerà inoltre a fornire il supporto istituzionale alle iniziative sperimentali che connettono impresa, ricerca avanzata ed università, come il *BER, Blue Economy Research*, promosso in ambito portuale ad Ancona a partire dal progetto pilota Pelikan di Garbage.

Nel frattempo, pur nei limiti delle competenze e delle risorse attuali, l'Autorità di Sistema Portuale partecipa – come ha già partecipato in vari porti di propria giurisdizione – alle iniziative sinergiche con alte amministrazioni pubbliche del territorio (regioni, comuni, capitanerie di porto) finalizzate ad una corretta gestione della tipologia di rifiuti in questione, ciò nelle more dell'adozione degli specifici provvedimenti normativi di cui sopra.

5.3 Azioni per il miglioramento della qualità dell'aria

La qualità dell'aria è nei porti italiani, europei, e non solo, il primo tema di preoccupazione ed interesse per la comunità locale. Conscia della rilevanza di questo tema, l'ADSP del Mare Adriatico Centrale ha implementato il progetto PIA (Progetto Inquinamento Ancona) con Regione Marche e Comune di Ancona con una prima analisi della dispersione degli inquinanti derivanti dalle emissioni delle navi. Il lavoro svolto ha consentito al Comune di Ancona di implementare ulteriormente il modello con la raccolta delle emissioni urbane e da traffico.

Inoltre l'Ente proseguirà autonomamente nell'implementare tutte quelle misure di efficientamento della viabilità e degli spazi portuali che consentano di ridurre le impronte ambientali dei porti di competenza. Come già dimostrato dall'iniziativa *Ancona Blue Agreement*, è possibile coinvolgere gli armatori in progetti che anticipano gli obblighi normativi relativi alla riduzione delle emissioni; d'altro canto, è oramai evidente che il successo della transizione energetica nei settori marittimo e portuale passa anche per un sovvenzionamento pubblico necessario a rendere economicamente sostenibili le incertezze connesse alle nuove soluzioni tecnologiche, dal cold ironing ai carburanti alternativi, soprattutto per le costruzioni navali che hanno ancora una significativa vita utile. In questo senso va salutata positivamente la notizia dell'avvio dal 2025 dell'area MED SECA, come approvato dall'IMO nel giugno 2022, quale step intermedio verso uno shipping ancora più sostenibile. La scadenza del 2025 potrebbe facilitare la promozione di iniziative di anticipazione su base volontaria dei nuovi limiti di emissione nei porti del sistema portuale.

Con particolare attenzione l'Autorità sta seguendo la cosiddetta "svolta verde dello shipping", ovvero il sempre maggiore ricorso da parte degli armatori al rinnovo del naviglio con ricorso a nuovi sistemi di propulsione come il GNL. Infatti con il recente D. Lgs. N. 257/2016 in data 16 dicembre 2016 è stata introdotta nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (elettricità, idrogeno, GNL ecc.) e sull'approvazione del Quadro strategico nazionale per lo sviluppo dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti. In sintesi entro il 2025 i porti (con priorità quelli della rete TEN-T) dovranno dotarsi di infrastrutture per il rifornimento

GNL alle navi. Un orientamento che tuttavia necessita di un attento monitoraggio in considerazione delle lezioni apprese e che saranno apprese dal possibile razionamento di questa risorsa dovuto a eventi geopolitici difficilmente anticipabili nella portata e nelle conseguenze, come nel caso dell'attuale conflitto russo-ucraino.

Mentre si va via via delineando una strategia nazionale relativa alla rete di distribuzione, l'Autorità mantiene presenti gli orientamenti dello studio svolto nel 2016. Lo studio è stato effettuato per diversi scenari temporali e di sviluppo sulla base delle direttive e normative per lo sviluppo del settore GNL:

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

Lo studio ha individuato il fabbisogno di GNL attuale e per i prossimi anni, prevedendo per il prossimo decennio una tendenza crescente, come sembrano confermare le consegne di nuove navi, che sempre più frequentemente prevedono l'uso di questo carburante.

Un ulteriore elemento di valutazione è rappresentato dagli esiti del progetto PIA, concluso nel 2021. Come emerso dallo studio, la maggior parte delle emissioni prodotte in ambito portuale è generata dal traffico navale, in particolare dai traghetti in fase di stazionamento nel porto di storico, a cui si unisce il traffico veicolare dei mezzi pesanti e delle auto in imbarco e sbarco dalle navi traghetto, oltre al traffico di fondo legato alla normale operatività portuale.

La determinazione del Governo nazionale nel supportare la diffusione degli impianti di cold ironing ha accelerato i progetti di investimento che fino al 2021 erano in una fase di valutazione. A seguito dell'attribuzione delle risorse, entro il 2026 dovrà essere conclusa la parte delle opere, consentendo così di raggiungere ulteriori traguardi ambiziosi dal punto di vista della sostenibilità ambientale.

Un'ulteriore sfida sarà rappresentata dall'organizzazione dell'offerta di carburanti alternativi, dal GNL sopra citato alle soluzioni diverse oggi perseguite dal mercato, tema che dovrà necessariamente essere affrontato in sede sistemica nazionale.

6. LE AZIONI PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE

6.1 La Pianificazione portuale e l'implementazione dei fondi PNRR per la competitività, l'innovazione tecnologica, la transizione energetica e la sostenibilità

Nel triennio di vigenza del presente documento, l'ADSP Mar Adriatico Centrale avrà quali priorità strategiche il completamento della pianificazione dell'intero sistema portuale per esaltare le specificità di ognuno dei porti, e la puntuale implementazione degli investimenti finanziati dai fondi PNRR e PNC, nonché dei progetti per i quali sono stati conseguiti nuovi finanziamenti con scadenze formali.

La pianificazione portuale rappresenta un esercizio lungamente atteso e necessario per ridare slancio e contemporaneità alle attività dei porti, sempre più chiamati ad un esercizio di flessibilità organizzativa sia per mantenere la competitività nel mercato della logistica, sia per saper accogliere le innovazioni relative alla transizione digitale, energetica ed ambientale che nel medio periodo creeranno nuovi *gap* se non seguite puntualmente.

Per l'esercizio della pianificazione risulterà fondamentale la costante cooperazione con le Istituzioni dei territori che saranno coinvolte nell'esercizio di decisione connesso al futuro dei porti del medio adriatico.

La sfida è complessa, ma rappresenta una strada obbligata per assicurare la contemporaneità degli scali del medio adriatico e la loro piena potenzialità come strumenti di valorizzazione delle capacità produttive ed imprenditoriali locali. Una necessità, questa, ampiamente necessaria per il porto di Ancona, non solo per il suo ruolo di riferimento del sistema portuale, ma soprattutto in quanto scalo che più di tutti ha visto evolvere la propria funzione da porto industriale a porto commerciale a servizio della logistica. È evidente in questo senso il percorso di recupero degli stabilimenti dismessi della ZIPA (Zona Industriale porto di Ancona, costruita negli anni del boom economico alle spalle delle banchine dello scalo), la rifunzionalizzazione delle aree della ex fiera, le possibili nuove funzioni del Mandracchio.

Con riferimento all'implementazione delle opere, entro il 2026 il sistema portuale si dovrà trovare già ampiamente inserito nel percorso di sostenibilità e transizione energetica che, compatibilmente con l'instabilità geopolitica in atto e le sue conseguenze a medio termine, avrà condotto la portualità nazionale ed europea verso un modello di sviluppo diverso da quello odierno. Dovranno inoltre essere giunti a conclusione investimenti per progetti tecnicamente impegnativi quali:

- la realizzazione del Lungomare nord del porto di Ancona, intervento complesso, polifunzionale e strategico in quanto contempera insieme temi quali: ultimo miglio stradale e ferroviario dello scalo, velocizzazione della linea ferroviaria adriatica, collegamento del porto di Ancona alla grande viabilità, resilienza della costa e delle infrastrutture di collegamento al cambiamento climatico e, non da ultimo, supporto alle operazioni di dragaggio degli scali marchigiani;
- il completamento delle opere connesse al potenziamento del cantiere navale Fincantieri di Ancona;
- il potenziamento della Banchina di Riva del porto di Ortona,
- il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino ad Ancona.

6.2 Continuare il supporto allo sviluppo della cantieristica

La forte attenzione che il sistema istituzionale ha posto in ciascuno degli scali del sistema ove vi fosse l'opportunità di razionalizzare e rafforzare gli stabilimenti dedicati alla cantieristica (gli scali del sistema ospitano stabilimenti di dimensioni tra loro estremamente variegate, dalla manutenzione delle barche da pesca, al diporto, ai megayacht sino alla costruzione delle navi da crociera) ha favorito gli investimenti delle imprese e la realizzazione di nuove infrastrutture, con benefici effetti sull'attrazione di nuove linee di costruzione e servizi evoluti di manutenzione, rimessaggio e refitting. A fronte di un settore caratterizzato da intensità di manodopera elevata e forte differenziazione di profili professionali, dai confronti con le imprese e con le associazioni di categoria sui territori è emersa la ancora non convinta capacità dei mercati locali di integrarsi con le attività produttive dei cantieri.

Con la condivisione di tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti, si intende promuovere percorsi di qualificazione professionale e momenti di promozione dell'incrocio tra la domanda e l'offerta di produzioni di qualità del territorio. Fondamentale sotto questo aspetto la capacità del sistema formativo delle regioni Marche ed Abruzzo per formare profili professionali che possano trovare opportunità di lavoro nel settore, anche grazie alla forte tradizione manifatturiera ed imprenditoriale dei territori. Non va tralasciata inoltre la considerazione dell'impatto socioeconomico della cantieristica, i cui livelli occupazionali sono un elemento di stabilità sociale.

In questo contesto, che si ribadisce essere di sistema, l'avvio delle opere connesse al potenziamento della cantieristica navale nel porto di Ancona rappresenta un fattore di opportunità per l'artigianato e l'imprenditoria del territorio, oltre che uno stimolo al suo ulteriore sviluppo. Si tratta, dunque, di un investimento i cui effetti leva sono molteplici e che potrà essere ben sostenuto dalle iniziative locali in materia di formazione professionale e promozione dell'imprenditoria artigiana;

6.3 Traffico passeggeri: dal boom al COVID. Le possibili azioni di rilancio

Nel 2019 il traffico passeggeri in crescita nei porti del sistema dell'adriatico centrale è stato oggetto di un'analisi volta ad individuare le possibili tendenze future di quello che è il settore caratterizzante del porto di Ancona, ma anche una grande opportunità per gli altri scali del sistema portuale con i quali è opportuno sviluppare un progetto di crescita. La mappa sottostante è a questo proposito evidente: nel 2017 i porti di Pesaro, Ancona ed Ortona erano rappresentati come testa di ponte di un traffico internazionale di passeggeri.

Mappa 1] I porti passeggeri dell'area (ferry/aliscafi/catamarani)



Figura 5 La mappa dei porti passeggeri adriatici.

L'analisi svolta da Risposte Turismo per l'Autorità di sistema portuale del mare adriatico centrale ha preso in considerazione lo spazio adriatico ed ha individuato i macro-trends e le possibili azioni per mantenere il sistema portuale al centro del traffico passeggeri internazionale della macroregione. Ne emerge un quadro dove lo spazio adriatico, grazie in particolare alla propria conformazione e ai chilometri di costa a disposizione, vede nella relazione ed integrazione mare-terra un elemento imprescindibile di cui tener conto nel proprio sviluppo futuro. Lo studio riporta tre considerazioni dall'analisi del traffico traghetti dell'area:

- 1) Le linee “tradizionali” ferry necessitano, per rimanere sostenibili, di un’importante e stabile flusso di merci, “determinante” per mantenere la linea;
- 2) Lo studio pone un’attenzione particolare su una possibile prossima evoluzione nel mercato, derivante dalla **fine del monopolio della compagnia di navigazione di stato croata nei collegamenti interni**. Nel periodo di transizione attuale per quanto riguarda il cabotaggio (non solo via mare) continua ad essere vietato ai vettori della Croazia di effettuare trasporti in territorio italiano. E viceversa, in questo stesso periodo, a titolo di reciprocità, è vietato ai vettori italiani effettuare trasporti di cabotaggio nel territorio croato (l'attuale monopolio sulle rotte domestiche via mare croate). Un’attenzione doverosa come dimostra la tabella sottostante che evidenzia che su quasi 17 milioni di passeggeri 7,4 milioni transitano sulle linee domestiche croate (il 43,5% del totale) attestato sui porti che servono anche il traffico internazionale con l’Italia (Zara, Spalato, Dubrovnik).

Porto	Stato	Internazionale	Domestico	Totale	Internaz. sul totale
Bari	ITA	1.222.940	0	1.222.940	100%
Ancona	ITA	1.037.318	681	1.037.999	100%
Igoumenitsa	GRE	918.064	1.759.239	2.677.303	34,3%
Durres	ALB	879.905	0	879.905	100%
Patrasso	GRE	500.099	21.250	521.349	95,9%
Brindisi	ITA	492.113	0	492.113	100%
Saranda	ALB	221.184	0	221.184	100%
Venezia	ITA	203.315	681	203.996	100%
Vlora	ALB	184.604	0	184.604	100%
Corfù	GRE	175.162*	1.297.456*	1.472.618	11,9%*
Spalato	HR	159.942	4.657.886	4.817.828	3,3%
Porec	HR	82.671	0	82.671	100%
Dubrovnik	HR	63.617	506.159	569.776	11,2%
Pula	HR	39.508	11.795	51.303	77,0%
Zara	HR	38.532	2.348.950	2.387.482	1,6%
Bar	MNE	28.000	0	28.000	100%
Trieste	ITA	27.311	0	27.311	100%
Pesaro	ITA	7.834	0	7.834	100%
TOTALE 18 PORTI		6.282.119	10.604.097	16.886.216	59,2%

Figura 6 Risposte turismo per ADSP Mar Adriatico Centrale: tabella riepilogativa dei principali traffici passeggeri non cruise in Adriatico

- 3) L’analisi evidenzia allo stato attuale la maturità del traffico internazionale dei passeggeri, con due trend in calo strutturale (Croazia e Montenegro), l’andamento congiunto dei mercati italiano e greco (indicazione apparentemente ovvia, ma che in realtà evidenzia la forte concentrazione dei traffici passeggeri sulle linee tra Grecia ed Italia in Adriatico) e la crescita del traffico albanese, dove

a fianco della prevalente connotazione etnica (diaspora economica) si registra un avvio del traffico turistico, soltanto interrotto dagli effetti conseguenti alla pandemia.

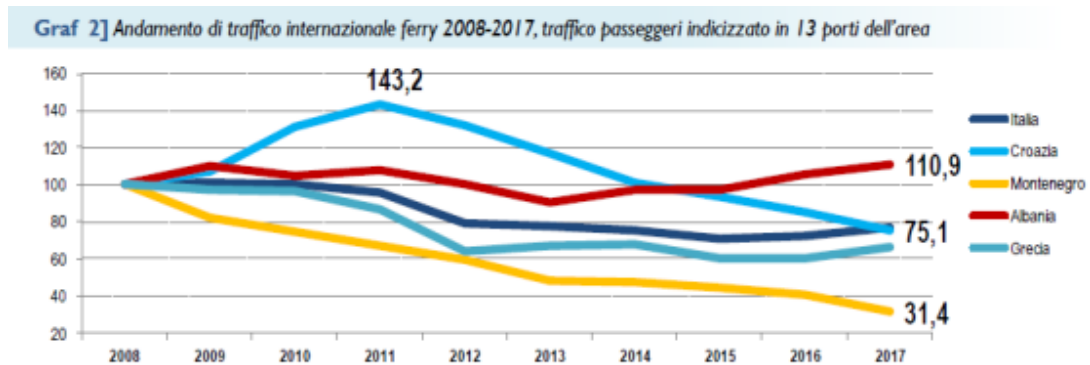


Figura 7

In sintesi, l'analisi svolta e la comparazione con il traffico avio tra le due sponde adriatiche hanno evidenziato un minore dinamismo delle compagnie traghetti nello stimolare la domanda di mercato, rispetto alle compagnie aeree. Lo studio ha provato a proporre una segmentazione di mercato dei passeggeri su cui le compagnie possono agire per promuovere il viaggio in nave, ma su cui possono incidere anche i porti con servizi dedicati a terra. Categorie di mercato come motociclisti, camperisti, backpackers, "aspiranti capitani", pellegrini... che possono vedere nel viaggio in nave un valore aggiunto, non solo una scelta obbligata. Sono state proposte alcune azioni specifiche per gli scali portuali, a partire dalla valorizzazione degli scali quali infrastrutture turistiche, non solo di trasporto. È opportuno citare testualmente lo studio in questa parte: *"Fino ad oggi il traghetto è stato considerato esclusivamente una commodity, un servizio di base per soddisfare una esigenza di trasferimento da un punto ad un altro, finendo con l'essere progettato e percepito come trasporto. Non si chiede certo di eliminare tale accezione peraltro corretta, ma di virare verso un'interpretazione di quel servizio più in chiave turistica. Il secondo cambio da operare è quello da porto a destinazione. Qui lo stimolo è a*

pensare un nodo logistico in un'ottica ancora una volta turistica, abbattendo le barriere (fisiche e cognitive) tra porto e città/territorio. Quando il primo è disgiunto dal secondo, quando vivono da "separati in casa", la perdita di valore per tutti è evidente, residenti, turisti, viaggiatori, imprese, operatori."

Porto e città diventano insieme generatori di ricchezza. Un risultato dell'analisi che ha confermato la correttezza della strategia adottata dal sistema portuale di promuovere negli scali l'ottica del passeggero come cliente del porto, da conquistare e fidelizzare, piuttosto che generico utente.

Le iniziative come la rete ADRIJO potranno dunque supportare la promozione del sistema adriatico dei porti, valorizzandone il ruolo di componente della destinazione all'interno di un sistema di accoglienza complesso, multilivello e professionale.

Un secondo elemento strategico dello studio è dato dalla consultazione degli operatori sul futuro dei traffici. L'unico comparto con un dinamismo simile al traffico aereo è quello degli aliscafi/catamarani (ridotte dimensioni, senza veicoli) per i quali viene percepita una domanda in crescita. Si può ipotizzare dunque la valorizzazione della posizione strategica del centro Italia rispetto alla costa croata con la vocazione degli scali a servire diversi segmenti di traffico: il nord da Pesaro, la fascia tra gli scali di Zara e Spalato servita a partire da Ancona, mentre nella parte più meridionale della Dalmazia le infrastrutture portuali di Ortona e Pescara (appena le condizioni infrastrutturali lo consentiranno) potrebbero avere opportunità di traffico molto interessanti da cogliere sulle direttrici con Korcula, Ploce e Dubrovnik.

Tutto questo permetterebbe al sistema di coprire totalmente la costa croata in maniera tale da proporre un'offerta integrata e non sovrapposta in una fase dove, auspicabilmente, gli effetti della pandemia sul traffico marittimo internazionale si andranno via via riducendo.

6.4 Il posizionamento del sistema portuale nel contesto della macroregione

Il Sistema portuale del mare adriatico centrale si trova in una posizione baricentrica rispetto al territorio macroregionale. La vocazione ad una forte cooperazione tra i soggetti referenti delle principali infrastrutture di trasporto macroregionali è testimoniata

dalla stretta collaborazione stabilita tra le Autorità portuali nazionali ed estere nell'ambito dei programmi di cooperazione ADRION e Italia-Croazia; una cooperazione attiva in diversi settori: dalla promozione della logistica alla preparazione di investimenti per le infrastrutture, il potenziamento degli apparati tecnologici e telematici, fino alla cooperazione in materia ambientale e perfino culturale. Nel prossimo triennio si prevede di rafforzare ulteriormente la collaborazione internazionale valorizzando le pregresse esperienze e la loro prosecuzione attraverso una dimensione di policy, volta a dare ulteriore attuazione agli obiettivi della macroregione che l'Unione europea e gli Stati coinvolti nel partenariato della Macroregione si sono dati. È evidente la forte rilevanza delle tematiche connesse alla blue economy che si possono riscontrare negli obiettivi macroregionali, con particolare riferimento alla sostenibilità del trasporto marittimo. L'Autorità di sistema portuale del mare adriatico centrale ha elaborato nel corso del 2020 un documento condiviso sulle priorità seguenti:

- 1) Completare la realizzazione del core network TEN-T nell'area della macroregione, per mantenere la competitività e migliorare la sostenibilità delle infrastrutture di trasporto;
- 2) Proseguire l'integrazione del reticolo TEN-T con le infrastrutture di trasporto dei Paesi dei Balcani occidentali (gli Stati non membri UE) per assicurare uno sviluppo socioeconomico più coeso;
- 3) Estensione dei corridoi Baltico Adriatico e Mediterraneo: per il corridoio Baltico-Adriatico si prevede l'estensione fino a tutta la Puglia; mentre per il Corridoio MED si propone di valorizzare uno *smart corridor* trasversale al Mediterraneo che abbia l'Italia centrale come ponte terrestre tra le Autostrade del mare adriatiche e tirreniche. Una proposta concepita già nel 2017 a partire dall'impulso del territorio abruzzese e che è stata via via sviluppata per poterne rafforzare la concretezza. A partire dalla considerazione sulle tempistiche per la realizzazione degli attraversamenti alpini del corridoio MED, si è evidenziato nell'area dell'Europa meridionale la mancanza di connessioni est-ovest alternative al suddetto corridoio. Considerando che la Commissione europea non prevede di realizzare nuovi corridoi, si intende proporre un rafforzamento delle autostrade del mare

attestate sugli scali adriatici tra Brindisi e Ancona, connesse per il tramite delle infrastrutture terrestri del centro e sud Italia alla dorsale tirrenica da Salerno a Livorno, porta d'accesso verso il nord-Africa e la Spagna. Uno *smart corridor* orientato a completare le connessioni di ultimo miglio dei porti interessati, potenziare il trasporto stradale e ferroviario e soprattutto la dotazione tecnologica finalizzata a realizzare la continuità della rete di trasporto.

- 4) Rafforzare la dotazione telematica delle infrastrutture di trasporto per migliorare la qualità del servizio e ridurre i tempi di attesa;
- 5) Promuovere la sostenibilità nel trasporto marittimo e nelle altre forme di trasporto, oltre alla implementazione delle infrastrutture per l'alimentazione elettrica dei trasporti e i carburanti alternativi.

E' evidente che il ruolo del porto di Ancona come porto di riferimento del sistema per le reti transeuropee e la macroregione sarà valorizzato a vantaggio di tutta l'area macroregionale, avendo come obiettivo l'attrazione di risorse e progettualità che rappresentino opportunità per l'Autorità di sistema portuale e gli stakeholder dei diversi porti di confrontarsi con esperienze all'avanguardia sui temi della sostenibilità, dell'innovazione e di un rapporto integrato tra porti e territorio.

6.5 Proseguire la cooperazione istituzionale

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

coordinamento amministrativo ed operativo. In questo ambito saranno in particolare promossi “modelli” e buone pratiche di coordinamento e cooperazione, finalizzati ad accrescere la consapevolezza reciproca dei ruoli e delle priorità delle diverse amministrazioni, per semplificare e rendere il più possibile omogenei e prevedibili gli iter amministrativi. Di particolare rilievo in questo contesto la collaborazione con i Provveditorati alle Opere Pubbliche competenti per le circoscrizioni portuali, con le strutture tecniche e le agenzie delle Regioni che hanno in essere procedimenti relativi alla manutenzione ed allo sviluppo delle infrastrutture portuali nei porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona, coerentemente con quanto previsto dall’ordinamento precedente alla riforma dei porti. L’obiettivo sarà di proseguire il monitoraggio per l’implementazione tempestiva delle opere al fine di completare la transizione in corso.

Si è inoltre concretizzata l’opportunità connessa alle ZES per le regioni Abruzzo e (probabilmente) Marche.

La ZES in Abruzzo è un’opportunità che deriva dall’organicità funzionale del porto di Ortona con il porto internazionale di Ancona. La struttura commissariale risulta attualmente coinvolta, oltre che nell’avvio dell’ordinaria amministrazione della ZES anche nell’implementazione di progetti in ambito PNRR relativi all’ultimo miglio ferroviario del porto di Ortona, con l’obbligo di rispettare le sfide tempistiche del Piano. La collaborazione, già fissata nei mesi scorsi, sarà ulteriormente rafforzata anche e soprattutto con riferimento al tema delle semplificazioni amministrative.

La cooperazione istituzionale sarà anche il contesto chiave per proseguire i progetti di innovazione tecnologica per la competitività dei porti del medio adriatico, sfruttando in particolare i protocolli formali siglati con l’Agenzia Dogane e Monopoli, in considerazione del suo ruolo di Single window non solo doganale, ma dei controlli (Sportello unico doganale e dei controlli, (SUDOCO), federando quindi le altre amministrazioni coinvolte nei processi di import ed export delle merci.

6.6 L'Attività promozionale e di comunicazione

L'attività promozionale rappresenta un compito istituzionale dell'Autorità di sistema portuale. I target delle attività promozionali di un sistema portuale così variegato quale quello del Mar Adriatico Centrale sono molteplici: gli stakeholder dei diversi settori di attività del sistema portuale (logistica, traffico passeggeri, cantieristica, pesca, diporto,) rappresentano l'obiettivo più evidente, a cui si affiancano le imprese dei territori di riferimento, gli operatori del settore dei trasporti e del turismo, le associazioni di categoria nonché altri stakeholder economici che nei porti possono trovare opportunità per lo sviluppo imprenditoriale.

Ciascuno stakeholder può essere meglio raggiunto con iniziative specifiche: organizzazione di eventi tematici, approcci di dialogo territoriale, campagne di promozione dei porti, strumenti multimediali e social che possano raggiungere, sollecitare e stimolare l'interesse per gli scali e le loro attività. Ancora una volta, l'Autorità di sistema portuale in questa azione è chiamata a tenere conto delle contestuali azioni di marketing dei suoi operatori economici, delle strategie di sviluppo economico dei territori e delle potenzialità degli scali gestiti, in maniera tale da individuare le corrette sinergie per massimizzare il risultato a fronte di una coesistenza di interessi e iniziative. Non da ultimo, nella programmazione delle attività è ormai prassi il forte coordinamento con l'Associazione Assoporti, anche in coerenza con l'obiettivo della norma di promuovere le azioni di sistema della portualità nazionale.

La rete relazionale nella quale sviluppare le attività promozionali del sistema portuale include:

- Operatori economici del sistema logistico portuale, distinti per tipologia di settore di attività;
- Istituzioni nazionali e associazione Assoporti;
- Istituzioni territoriali
- Comunità locale nell'ambito delle attività di cui al paragrafo sul dialogo porto città del presente capitolo.

Promozione dei traffici e delle attività portuali.

La movimentazione delle merci. Le campagne di promozione devono essere volte a valorizzare le potenzialità degli scali del sistema portuale – in particolare Ancona ed Ortona – nei segmenti di traffico operativi e potenziali: autostrade del mare, logistica, intermodalità, trasporto terrestre e ferroviario, servizi alle imprese del territorio. A livello internazionale sarà proseguita ove possibile la collaborazione con Assoporti, non da ultimo per ragioni di economia di scala, e sarà svolta una pianificazione in collaborazione con gli stakeholders dei porti. A livello locale saranno avviati incontri sistematici con le realtà imprenditoriali locali, volti a raccogliere le esigenze attuali e condividere le prospettive di sviluppo e le relative opportunità.

Traffico passeggeri e crociere. Il traffico passeggeri sarà oggetto nei porti del sistema di iniziative volte a migliorare l'accoglienza, fornire servizi informativi e di assistenza ai passeggeri soprattutto durante la stagione turistica, anche fruendo dei risultati dei progetti di cooperazione svolti con gli altri porti quali la rete dei porti culturali dell'Adriatico ADRIJO. L'obiettivo è qualificare l'offerta e renderla esteticamente e funzionalmente più appetibile ai passeggeri in transito, sfruttando anche le tecnologie digitali per accompagnare virtualmente l'utenza. Verso le compagnie di crociera l'azione di promozione di Ancona e dei porti dell'Adriatico centrale sarà accompagnata anche a iniziative in ambito internazionale come MedCruise, l'associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, volte a crescere la reputazione del sistema portuale per il turismo sostenibile e di qualità.

Yachting e diporto. I porti dell'Adriatico centrale presentano caratteristiche che potrebbero favorire la presenza di un diportismo di nicchia, quale quello dello yachting. Delle azioni sperimentali potranno riguardare la promozione degli accosti nei porti marchigiani ed abruzzesi, unitamente alla promozione della destinazione, come per il settore crocieristico.

Azioni promozionali verso le comunità locali: le attività di promozione in tale ottica devono rispondere a temi di immediato interesse per la comunità locale, piuttosto che rappresentare momenti autoreferenziali. Sarà proseguita la partecipazione alle iniziative

degli “Italian Port Days” favorendo l’incrocio tra porto e temi come il futuro dei trasporti sostenibili, le opportunità per i giovani, il patrimonio delle conoscenze e identità dei porti.

Collaborazione con le Istituzioni: la collaborazione con le istituzioni locali riguarderà in particolare due tematiche: lo sviluppo economico e la promozione turistica nei settori della nautica, delle crociere e del traffico traghetti. L’obiettivo sarà la realizzazione di iniziative congiunte in grado di valorizzare l’attrattività del territorio marchigiano, umbro, romagnolo e abruzzese afferente i porti di Ancona, Ortona, Pesaro, Pescara e San Benedetto del Tronto.

Strumenti di promozione: Tra le azioni previste, la realizzazione di nuovi strumenti promozionali digitali del sistema portuale, la realizzazione di campagne orientate alla sensibilizzazione degli armatori verso i porti dell’Adriatico centrale, l’organizzazione di eventi e site visits in collaborazione con le Istituzioni locali, la realizzazione di nuovi materiali promozionali secondo approcci di sostenibilità e innovazione.

Comunicazione: L’attività di comunicazione sarà strutturata in maniera da assicurare una percezione dell’Autorità di sistema portuale quale Ente aperto, trasparente, impegnato a concretizzare le opportunità di sviluppo e innovazione per la crescita integrata degli scali del sistema portuale. L’Ufficio, sotto il diretto coordinamento dei vertici della Autorità di sistema portuale, continuerà ad assicurare il flusso informativo verso gli organi di stampa e alimenterà le pagine social aperte dall’Autorità di sistema portuale, favorendone una gestione integrata e coordinata. L’azione di comunicazione istituzionale sarà svolta inoltre tramite il costante aggiornamento, anche grafico, del sito istituzionale.

Relazioni istituzionali esterne: Le attività di relazioni esterne, svolte al fine di preparare e favorire l’azione di rappresentanza esterna dei vertici dell’Autorità di sistema portuale del mar adriatico centrale, saranno svolte avendo come riferimento le Istituzioni comunitarie, nazionali e locali, nonché le rappresentanze degli stakeholder economici quali le associazioni di categoria ed i sindacati. Tra le iniziative sono incluse, a titolo di esempio: la partecipazione ai progetti di cooperazione internazionale, l’elaborazione di studi tematici volti a fornire il corretto inquadramento socioeconomico del sistema portuale, la rappresentanza nei fora dei corridoi TEN-T e la promozione verso i coordinatori e le

autorità comunitarie, il monitoraggio dell'occupazione diretta e indiretta dei porti anche con il supporto di università e centri di ricerca.

6.7 Dialogo porto-città

Il porto è identità della città e della comunità locale, soprattutto negli scali più piccoli del sistema portuale, ed è vissuto come parte integrante dell'area urbana. L'esperienza di dialogo con la comunità locale è imprescindibile non solo per la prossimità tra aree portuali ed urbane, storicamente connesse tra loro, ma soprattutto per il ruolo di motori dell'economia e occupazione che gli scali rappresentano per il territorio e l'amministrazione locale.

La percezione del ruolo economico e sociale del porto diviene dunque un importante elemento di confronto e valorizzazione dello scalo, nella consapevolezza che solo un porto che funziona è in grado di valorizzare e dare sostegno economico alla città circostante. Una percezione importante quando l'Autorità portuale dialoga con l'Amministrazione comunale e gli altri soggetti istituzionali attivi sul territorio per le questioni relative all'urbanistica, la sicurezza, lo sviluppo economico, la cultura ed il turismo.

Il potenziale culturale, turistico e ricreativo dei porti dell'Adriatico centrale è certamente rilevante: 4 dei 6 porti sono inseriti nel contesto urbano, in posizioni di pregio e di forte interesse per lo sviluppo di attività turistiche e ricreative. Scendendo da nord, il porto di **Pesaro** si trova alla foce del fiume Foglia, e vede svilupparsi a nord ed a sud stabilimenti balneari e spiagge. Inoltre a nord sono vicine le ultime propaggini del Parco del Monte San Bartolo. La banchina lungo Calata Caio Duilio è utilizzata per la vendita al minuto del pesce fresco, tradizionale attività dei pescatori, e rappresenta il punto di partenza del lungomare cittadino, ma anche l'approdo dei passeggeri internazionali e dei crocieristi che sbarcano in città alla scoperta delle sue bellezze e del territorio circostante. Sull'altro lato del bacino portuale, la Strada tra i due porti conduce al Molo settentrionale e rappresenta la via di accesso a numerosi ristoranti ed agli ormeggi delle imbarcazioni da diporto. È pienamente operativo il nuovo cantiere navale Rossini, un intervento molto pregiato dal punto di vista architettonico e della sostenibilità ambientale che rende

questa infrastruttura portuale, e le imbarcazioni che serve, un elemento di attrazione nel panorama urbano.

Con riferimento al Porto di **Ancona**, il dialogo tra porto e città dovrà proseguire secondo i principali elementi propri al confronto di questi anni, che prevalentemente ricalcano le tematiche dei principali porti europei:

- 1) **Il ruolo del porto nel percorso di sviluppo economico e sociale della città:** il ruolo del porto di Ancona come motore economico e principale aggregato produttivo ed occupazionale del territorio regionale è oramai ampiamente riconosciuto. L'Autorità di Sistema portuale continuerà a favorire il confronto con i soggetti portatori di interesse, la cittadinanza e l'associazionismo volto a far conoscere le molteplici attività che caratterizzano la vita portuale, i dati relativi alla movimentazione delle merci e all'impatto economico e occupazionale dello scalo, anche attraverso visite che consentano di rendere noti aspetti e attività dello scalo poco noti;
- 2) **La dimensione della sostenibilità ambientale:** il tema della sostenibilità ambientale dello scalo è uno dei più sensibili nel dialogo con la cittadinanza. Verrà quindi proseguito l'approccio strutturato sulla massima trasparenza, in collaborazione con le Istituzioni competenti, volto a fornire dati ed evidenze rispetto alle principali questioni (emissioni in aria, acqua, sonore, traffico), nonché un costante aggiornamento sulle azioni di mitigazione messe in atto anche grazie ai fondi recentemente acquisiti ed ai nuovi orientamenti governativi in tema di elettrificazione delle banchine.
- 3) **La valorizzazione degli aspetti culturali, turistici e sociali:** la dimensione culturale e sociale dell'interazione porto città riguarda diversi aspetti. Il porto e la città di Ancona hanno un vasto spazio contiguo, individuato dalla definizione di *Porto Storico*, distinto dall'area più a nord dello scalo – il *Porto Antico* – oggetto della riapertura alla città e individuato nei Moli nord, Rizzo e la Lanterna Rossa. Il porto storico include, oltre al Porto Antico, tutta l'area di fronte mare dove insistono le banchine destinate al traffico traghetti ed il Mandracchio. Tale prossimità, se da un lato è oggetto di confronto, d'altro canto rappresenta un ambito d'insieme

rispetto all'offerta di accoglienza per i viaggiatori ed i turisti in transito, che trovano nel centro urbano contiguo occasione di svago, servizi ed acquisti prima della partenza e all'arrivo. L'ADSP ha collaborato con il Comune di Ancona adottando il medesimo sistema di segnaletica *wayfinding* turistica, oggetto di prossima installazione nel porto storico, e prevedendo degli interventi infrastrutturali manutentivi leggeri volti a facilitare la fruibilità in sicurezza di questi spazi del porto. L'elaborazione della pianificazione portuale ed il relativo confronto consentiranno di favorire ulteriori progressi a vantaggio anche di nuove possibili iniziative economiche. Un altro spazio di collaborazione che verrà ulteriormente proseguito è la valorizzazione dell'area del Mandracchio, connessa al quartiere Archi della città, nell'ottica di promuovere la qualità e la sostenibilità del settore ittico del porto, a partire dal completamento dei lavori del mercato ittico attualmente in corso di svolgimento, che si concluderanno nel 2023.

Proseguiranno inoltre le attività come il museo virtuale del porto di Ancona, connesso al portale turistico della città, e il supporto dell'ADSP alle manifestazioni tradizionali che consentono di valorizzare l'immagine del porto quale elemento caratterizzante dell'identità cittadina. Sono, questi, strumenti che consentono di combinare la dimensione dell'accoglienza turistica con la missione di aumentare la fruibilità del patrimonio di conoscenze, storie e saperi proprio del porto di Ancona a favore della comunità locale.

Il porto di **San Benedetto del Tronto** ha già oggi come prevalenti vocazioni la pesca, la cantieristica e il rimessaggio, il diportismo turistico, oltre a essere inserito nel lungomare cittadino. L'ADSP, negli ambiti demaniali di propria competenza, intende favorire la promozione delle attività culturali e ricreative in collaborazione con le Istituzioni locali con particolare riferimento alla sopra richiamata esperienza del progetto "*A pesca di plastica*", valorizzando, anche nelle iniziative divulgative, la collaborazione con il locale museo della marineria.

Come per gli altri scali, inoltre, sarà necessario collaborare attivamente con gli operatori economici e le istituzioni locali per la piena valorizzazione dello scalo negli aspetti relativi

all'accoglienza dei turisti, in considerazione della forte vocazione della città al turismo balneare e del ruolo delle infrastrutture portuali per la promozione degli aspetti legati al diportismo, nonostante la marina di S. Benedetto del Tronto sia esclusa dall'ambito di competenza dell'Autorità di Sistema portuale.

La situazione relativa al porto di **Pescara** è sotto molti aspetti comparabile a quella del porto di Pesaro: anche lo scalo pescarese si trova infatti alla foce dell'omonimo fiume, circondato a nord ed a sud da spiagge e stabilimenti balneari. Il lungomare è impreziosito dal Ponte del Mare, un elegante ponte strallato che collega il lungomare nord e quello sud dove insiste anche un'ottima marina ed i circoli nautici e di diporto. La zona del lungofiume ospita gli accosti dei motopescherecci. Anche qui tradizionalmente si svolge la vendita al minuto del pesce, oggetto di un recente intervento dell'Autorità di sistema portuale volto a realizzare strutture di appoggio e servizio per consentire la vendita del prodotto, grazie ad un finanziamento a valere sul bando FEAMP della Regione Abruzzo. Si prevede di proseguire la riqualificazione del waterfront fluviale nell'ambito delle progettualità condivise con l'Amministrazione comunale e regionale.

Per quanto concerne il porto di **Ortona**, seppure l'ambito urbano risulti, rispetto ad altri scali marittimi, più nettamente distaccato stante la morfologia del territorio, si rilevano anche in tal caso consolidate occasioni di presenza della cittadinanza, in particolare nella zona a sud ove la consueta passeggiata lungo il molo Saraceni e la balneazione nel vicino Lido, unitamente agli adiacenti ormeggi del diporto nautico ed alla vicina pista ciclo-pedonale di recente realizzazione da parte degli enti locali, costituiscono ormai tradizionali attrattive della popolazione. L'ADSP, negli ambiti demaniali di propria competenza, intende favorire la promozione delle attività culturali e ricreative in collaborazione con le Istituzioni locali ed il FLAG, società consortile per l'attuazione della strategia sostenuta dal Fondo pesca dell'Unione Europea (FEAMP). Il FLAG individua proprio nel binomio pesca-turismo la linea d'azione principale per il sostegno al settore ittico locale.

Infine l'ADSP del Mare Adriatico Centrale intende proseguire le **azioni dirette alla conoscenza della portualità e della logistica per la cittadinanza**. In particolare, il progetto di museo virtuale inserito nella rete transfrontaliera ADRIJO, continuerà ad essere

sviluppato con l'inserimento del patrimonio culturale degli altri scali e l'estensione del network culturale.

È previsto inoltre di riprendere le attività nell'ambito dell'iniziativa nazionale Italian port days.

L'ADSP intende inoltre favorire la collaborazione con gli istituti superiori, ed in particolare gli istituti tecnico-nautici presenti nei territori di riferimento, per avvicinare gli studenti alle professioni della portualità e del mare. Saranno quindi proseguite le iniziative in coordinamento con le locali Capitanerie di Porto volte a fare conoscere gli aspetti tecnici, normativi, tecnologici ed innovativi che stanno dietro le diverse filiere portuali: dalla cantieristica alla logistica, dal traffico crociere alle rinfuse, passando per la pesca e la promozione della cultura marinara.