



## NUOVI SPAZI NEL PORTO DI ANCONA

***Progetto di trasformazione del Molo sud, sulle banchine 19, 20 e 21 ipotesi di ormeggio di traffici di merci varie e passeggeri, ro-ro, ro-pax e relativo utilizzo per fini commerciali delle banchine 8-10-11 con conseguente riduzione di 158 mila km l'anno percorsi nel porto storico***

Ancona, 2 ottobre 2020 - Prosegue la trasformazione del porto di Ancona, orientata a comporre il puzzle per il futuro dello scalo e per la sua crescita. Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ha approvato il 29 settembre l'adeguamento tecnico funzionale all'attuale Piano regolatore portuale per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud. È un'infrastruttura con una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax.

La decisione parte, come noto, dall'evoluzione dei traffici cerealicoli che, con il trascorrere degli anni, ha subito nel porto di Ancona una profonda modifica. Lo stesso Comitato di gestione, con la delibera n. 31 del 27 giugno 2018, aveva deciso di destinare le aree delle banchine 19, 20 e 21, alla scadenza delle concessioni demaniali, a diverse funzioni portuali. Il Piano particolareggiato del porto del Comune di Ancona definisce, per le tre banchine, possibilità di ormeggio per: merci varie, portacontainer, carboniere-rinfuse, porta-granaglie, ro-ro, ro-pax.

Approfondite analisi sulle caratteristiche delle banchine e dei piazzali retrostanti, dopo la demolizione dei 46 silos che erano sull'area, hanno escluso la possibilità che le banchine possano sostenere carichi normalmente richiesti per la movimentazione della maggior parte delle merci. Dalle riflessioni dell'Autorità di sistema portuale sono state, inoltre, escluse tipologie merceologiche, ordinariamente ad alto impatto ambientale, incompatibili con la prossimità del tessuto urbano. Sulla destinazione d'uso, individuata dall'Autorità di sistema portuale per i traffici ro-ro, ro-pax e merci varie, il Comune di Ancona ha formalizzato, il 18 settembre, il "non contrasto" rispetto agli attuali strumenti di pianificazione urbanistica comunale.

L'atto del Comitato di gestione, a nemmeno sei mesi dal termine dei lavori di

demolizione dei silos, consente di ipotizzare un'organizzazione flessibile di parte delle banchine portuali, a disposizione delle esigenze dello scalo e degli operatori. Le banchine 19, 20 e 21, per le loro caratteristiche, si prestano all'ormeggio di navi di medie dimensioni come i traghetti operativi nell'area extra Schengen.

Questa ipotesi renderebbe così disponibili per le attività portuali ulteriori due accosti (sulle banchine 19, 20, 21) liberando per l'uso commerciale tre banchine, 8, 10, 11, con una funzione polmone per i picchi estivi di traffico ro-ro e ro-pax, in particolare per le linee stagionali, offrendo inoltre la possibilità di intercettare nuove linee commerciali. Strategicamente indispensabile recuperare banchine commerciali da mettere a disposizione degli operatori. Nelle valutazioni, l'ipotesi di spostamento ridurrebbe di circa 158 mila i chilometri percorsi l'anno da auto e tir all'interno del porto storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una naturale diminuzione anche delle conseguenti emissioni.

Nella visione generale, altra grande opportunità sarà, alla banchina 7, quella di ormeggiare yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane.

## **DICHIARAZIONI**

“Abbiamo sempre sostenuto che la gente del porto ha la pelle dura - ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -. Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo, fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità. Un grazie di cuore a tutte le Amministrazioni che hanno collaborato e che stanno collaborando iniziando dalla Capitaneria di porto, determinante in tutte le valutazioni tecniche fatte, e il Comune di Ancona. Importante sarà ora la sintesi da fare con Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Carabinieri per i controlli Cites per definire l'iter procedurale per gli indispensabili controlli di sicurezza”.

“Il nuovo spazio portuale porterà il porto di Ancona ad essere più competitivo sia sotto il profilo commerciale che ambientale - ha detto il comandante del porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti -. Il trasferimento delle navi traghetto provenienti dai Paesi extra Schengen presso le banchine 19-20-21 permetterà, infatti, di allontanare dal centro cittadino i disagi connessi con il traffico veicolare in imbarco/sbarco, nonché con l'inquinamento acustico generato dai motori delle navi”.

“La soluzione che si prospetta è quella in cui vincono tutti - ha sottolineato Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona -, vince il porto, che rafforza la sua posizione di leader in Adriatico nel traffico traghetti, vince l'operatività: si mette a reddito anche la banchina 7 per unità da diporto di grandi dimensioni per manutenzioni o transiti, vince la città perché si riconfigura il business portuale e il sistema di security rendendoli più compatibili con la città storica e il waterfront”.

“L’esigenza di dare risposte ai bisogni degli operatori portuali nei tempi rapidi ci ha indotto a utilizzare lo strumento dell’adeguamento tecnico funzionale che l’ultima riforma della Legge sui porti ha messo a disposizione per andare in tempi certi a modificare le destinazioni di funzione di banchine e aree portuali - ha detto il segretario generale dell’Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -. Il coordinamento con la Capitaneria di porto e con l’Amministrazione comunale è stato essenziale al fine di completare il procedimento istruttorio in tempi estremamente contenuti e consentirci quindi adesso di poter affrontare in sede tecnica, di fronte al Consiglio superiore dei lavori pubblici, tutte le successive fasi di approvazione della variante”.