

## Dal porto la spinta per il rilancio di Ancona

Il porto di Ancona sarà centrale per lo sviluppo della città e del suo territorio. Il presidente dell'Autorità portuale, Rodolfo Giampieri: «Punteremo su tecnologia e digitalizzazione». ▶ pagina 14

## Impresa & territori

**L'economia delle città.** Fincantieri punta al raddoppio della capacità produttiva

# Ancona, il porto nel Dna La ripartenza è nel mare

## Il transito di passeggeri è aumentato dell'8% nel 2017

**Michele Romano**

ANCONA

Il piano strategico c'è: rilanciare l'economia del mare attraverso scelte coraggiose e ambiziose, nella consapevolezza che possa creare business, occupazione e sviluppo, approfittando anche della riforma nazionale dei porti. L'orizzonte temporale è fissato al 2025, ma per il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, «si farà anche prima».

Quella che sta per nascere è una città nuova, dove il rapporto tra le infrastrutture e il mercato diventa prioritario e il porto, uno degli 83 scali strategici dell'Unione europea inserito nel corridoio scandinavo-mediterraneo, torna a essere centrale, recuperando quel legame anche fisico con la città, che si era perso negli anni pur facendo parte dell'identità del territorio.

«Non c'è dubbio che il porto sia il fulcro del dinamismo di Ancona», spiega Franco Amatori, docente di Storia economica alla Bocconi. «La città che molti sinora hanno caratterizzato come città sul mare - aggiunge il docente, che è nato ad Ancona - deve ora sentirsi città di mare con il suo quadruplice indirizzo produttivo, merci, passeggeri, pesca, cantieristica».

Dal 2008, la crisi della cantieristica, in particolare dello stabilimento principale di Fincantieri, le difficoltà della Grecia, che hanno impattato sulla riduzione dei

traffici di persone e merci su cui il porto ha sempre mantenuto una leadership, e un tendenziale isolamento dalle strategie nazionali della portualità hanno messo in seria difficoltà la città.

Poi l'inversione di tendenza. Spiega il sindaco Mancinelli, avvocato, che dal 2013 guida la città che ha un governo di centrosinistra: «Merito di una grande sinergia tra porto e città, lavoriamo come una squadra compatta e si sostengono insieme grandi operazioni di rilancio e piccoli problemi quotidiani da affrontare, una collaborazione stretta che è l'asset vincente».

«Un cambio dovuto, che non è il libro dei sogni», secondo Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità Portuale, che molti considerano il pragmatico regista della strategia di rinnovamento. «Quello di Ancona sarà un porto contemporaneo ed europeo - dice - in grado di dare risposte alle imprese che competono con il mercato, anche attraverso l'incremento della tecnologia e della digitalizzazione». Da qui transitano oltre un milione di passeggeri (+8% nel 2017): «Il nostro impegno sarà di trasformarli in clienti dello scalo, della città e del territorio, consapevoli che rendere gradevole l'impatto con il porto si traduce in una reputazione positiva per Ancona e le Marche, non dimenticando mai che siamo la porta d'ingresso dal mare».

La rinnovata vocazione turistica, alla quale credono anche alcune famiglie proprietarie di importanti alberghi in fase di riqualificazione, si intreccia con la ripresa evidente dell'attività industriale all'interno del bacino. Msc, ad esempio, ha un progetto da 15 milioni per un nuovo home port capace di accogliere le navi da crociera di ultima generazione, al quale si affianca un investimento pubblico da 22 milioni per la costruzione di una nuova banchina.

Fincantieri ipotizza il raddoppio della capacità produttiva del cantiere, con un investimento complessivo stimato di 80 milioni (la metà a carico dell'azienda), e ha già chiesto il rinnovo della concessione per altri 40 anni con l'obiettivo di modificare l'attuale bacino produttivo e renderlo compatibile per la costruzione e il varo di navi da crociera fino a 300 metri di lunghezza. E poi ci sono i cantieri del lusso pronti a investimenti importanti: Palumbo (12 milioni), Crn (20), Cantiere delle Marche (4). «Producono yacht di



Peso: 1-1%, 14-32%

grande qualità - sottolinea Giampieri - per cui generano occupazione qualificata sul territorio, attraverso una catena logistica di imprese terziste».

Un'effervescenza che si vive anche in città. «Abbiamo partecipato a bandi strategici su fondi europei e nazionali - spiega Mancinelli -, abbiamo stretto alleanze con partner e abbiamo recuperato ben 70 milioni da spendere nei prossimi tre anni». Per progetti in larga parte già partiti: il grande lungomare che collega le aree a nord della città con il centro, il recupero dei quartieri storici e oggi in difficoltà come Archi e Palombella, il rilancio della splendida Mole Vanvitelliana, che sarà polo espositivo e culturale di interesse nazionale, la riqualificazione del waterfront della città antica, che avrà anche una suggestiva

illuminazione attraverso 350 nuovi punti luce. Operazioni che, per il sindaco, «si portano dietro sicurezza, sviluppo e rigenerazione sociale».

In via di definizione, invece, il tema dell'uscita dal porto. Pochi numeri rendono la dimensione di quello che è un problema: sono 6 mila i lavoratori che ogni giorno entrano nell'area portuale; solo i mezzi pesanti che transitano sui traghetti sono oltre 140 mila all'anno e 8,6 milioni di tonnellate di merci. Dopo oltre vent'anni, la soluzione più fattibile è quella a nord della città, per la quale è stato sottoscritto un protocollo con il ministero delle Infrastrutture; Anas sta progettando l'itinerario viario e il Comune, con l'operazione di interrimento del piede di frana, sta procedendo a realizzare le opere propedeutiche.

«Abbiamo bisogno di infrastrutture intorno al porto e di recuperare un ritardo accumulato in trent'anni», dice Andrea Morandi, che con la sorella Chiara guida l'Agenzia Marittima nata ai primi del novecento e arrivata alla quarta generazione familiare. L'imprenditore auspica «interventi di potenziamento della Statale 16», una rete ferroviaria con l'alta velocità «almeno lungo la dorsale adriatica» e un aeroporto «funzionale e capace di superare i problemi attuali, perché è un driver di sviluppo soprattutto per il traffico crocieristico». Bocciaura, invece, per l'Interporto di Jesi: «I traffici prendono le vie più convenienti - spiega - e avere una struttura a 30 chilometri dal porto implica costi di trasferimento non sopportabili, né per i clienti

né per le compagnie marittime». E non a caso, la Regione Marche ha già parzialmente modificato la destinazione di quegli spazi.

## IL FUTURO

Il sindaco: abbiamo partecipato a bandi strategici su fondi europei e nazionali, stretto alleanze e recuperato 70 milioni per i prossimi anni

### PROTAGONISTI



**Rodolfo Giampieri**

Presidente Autorità portuale

Quello di Ancona sarà un porto contemporaneo in grado di dare risposte alle imprese grazie alla tecnologia elevata



**Andrea Morandi**

Agenzia Marittima

Abbiamo bisogno di infrastrutture attorno al porto e di recuperare un ritardo accumulato da oltre trent'anni



**Franco Amatori**

Storia economica (Bocconi)

Ancona deve sentirsi città di mare con il suo indirizzo produttivo: merci, passeggeri, pesca e cantieristica

### Priorità.

Il sindaco Valeria Mancinelli guida Ancona dal 2013. Da sempre sostiene la sinergia con il porto



Peso: 1-1%, 14-32%