

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

RELAZIONE PROGRAMMATICA – BILANCIO DI PREVISIONE 2019

(Documento Unico di programmazione)

Quadro macroeconomico

La redazione del bilancio preventivo per il 2019 avviene in una fase generale positiva per l'economia dell'Eurozona. Nel mese di settembre 2018 la BCE nel bollettino 6/2018 conferma sostanzialmente la precedente valutazione circa il perdurare di un'espansione generalizzata dell'economia nell'area dell'euro e un graduale incremento dell'inflazione. Tuttavia, la BCE pone l'attenzione sulle incertezze connesse al crescente protezionismo, alle vulnerabilità nei mercati emergenti e alla volatilità sui mercati finanziari. Il bollettino riconosce che nel primo semestre del 2018 l'andatura dell'economia mondiale sia rimasta stabile, ma prevede che il suo slancio dovrebbe moderarsi. Le economie avanzate continuano a beneficiare di politiche monetarie accomodanti e delle misure di stimolo fiscale introdotte negli Stati Uniti, mentre nei paesi esportatori di materie prime l'attività economica è stata sostenuta anche dalla ripresa dei prezzi delle materie prime registrata nell'ultimo anno. Tuttavia, le condizioni finanziarie si sono inasprite, soprattutto per alcune economie emergenti. Inoltre, la crescita dell'interscambio mondiale ha fatto segnare un rallentamento e si sono accresciute le incertezze sulle future relazioni commerciali. Nel medio periodo, la BCE prevede che l'attività economica mondiale dovrebbe espandersi a un ritmo prossimo a quello della crescita potenziale, mentre le spinte inflazionistiche a livello mondiale dovrebbero lentamente aumentare.

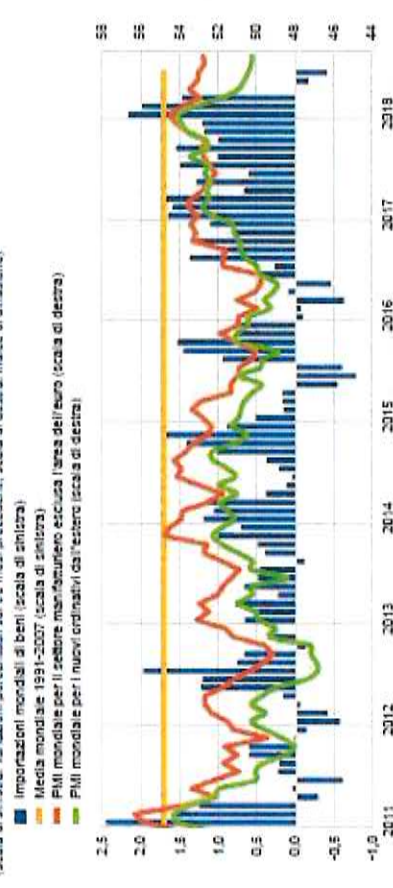
Le proiezioni macroeconomiche per l'area dell'euro formulate dagli esperti della BCE a settembre 2018 prevedono una crescita annua del PIL in termini reali pari al 2,0 per cento nel 2018, all'1,8 per cento nel 2019 e all'1,7 per cento nel 2020. Dati in lieve revisione al ribasso per il 2018 e il 2019, riconducibile principalmente a un contributo più debole della domanda estera.

Passando ad indicatori con effetto più immediato sulla movimentazione portuale, dopo la robusta crescita osservata nel 2017 gli indicatori del commercio internazionale evidenziano un rallentamento nella prima metà dell'anno in corso. Secondo statistiche del CPB, a giugno il volume delle importazioni di beni ha registrato un calo dello 0,4 per cento (su base trimestrale rispetto al periodo precedente). I segnali di indebolimento del commercio mondiale sono in linea con quelli forniti da altri indicatori.

Grafico 2

Commercio mondiale di beni

(scala di sinistra: variazioni percentuali sui tre mesi precedenti; scala di destra: indice di diffusione)



Fonte: Markit, CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis ed elaborazioni della BCE.
Nota: le ultime rilevazioni si riferiscono ad agosto 2018 (PMI mondiale per il settore manifatturiero e PMI mondiale per i nuovi ordinativi dall'estero) e a giugno 2018 (intercambio).

Fonte: BCE

Nel breve periodo l'interscambio mondiale dovrebbe mantenersi su livelli modesti. Si prevede che l'aumento del protezionismo gravi sulle prospettive commerciali. I dati finora introdotti interessano una porzione relativamente esigua del commercio mondiale. Tuttavia, sebbene gli effetti diretti siano contenuti per la maggior parte dei paesi, l'aumento dei dazi ha incrementato le preoccupazioni in merito alle prospettive in senso ampio per le politiche commerciali e per l'economia mondiale. Tale incertezza sulle future relazioni commerciali potrebbe esercitare un impatto negativo su fiducia e investimenti, andando a gravare, inoltre, sulle prospettive di interscambio future. Nel medio periodo, il commercio mondiale dovrebbe registrare un'espansione, sostanzialmente in linea con l'attività economica. Nel complesso la crescita mondiale dovrebbe evidenziare un rallentamento nell'orizzonte temporale di previsione. Le proiezioni macroeconomiche formulate a settembre 2018 dagli esperti della BCE prevedono un aumento della crescita in termini reali del PIL mondiale (esclusa l'area dell'euro) al 3,9 per cento nel 2018, e un successivo calo fino al 3,7 nel 2019 e nel 2020. Questo andamento delle proiezioni riflette il rallentamento atteso nel breve termine per alcune economie emergenti, per effetto dell'inasprimento delle condizioni finanziarie. In un orizzonte di più lungo periodo, l'espansione in atto nelle economie avanzate dovrebbe ridimensionarsi su livelli prossimi alla crescita potenziale. Allo stesso tempo, il ritmo di espansione in Cina dovrebbe moderarsi gradualmente. La crescita della domanda estera dell'area dell'euro dovrebbe collocarsi al 4,1 per cento nel 2018, per poi calare al 3,6 per cento nel 2019 e nel 2020. Rispetto alle proiezioni di giugno 2018, la crescita del PIL mondiale è stata corretta al ribasso per il 2018 e il 2019, di riflesso alle più deboli prospettive per alcune economie emergenti. Anche la crescita della domanda estera dell'euro è stata rivista al ribasso in seguito alla perdita di slancio osservata nei dati relativi al commercio e agli effetti dell'indebolimento previsto dell'attività economica.

Per quanto riguarda il Pil Italiano, il bollettino periodico della Banca d'Italia riporta la crescita del PIL nei primi mesi del 2018. Nel secondo trimestre l'espansione del prodotto sarebbe proseguita attorno allo 0,2 per cento, con rischi complessivamente orientati al ribasso in relazione all'andamento della manifattura. Nei primi tre mesi di quest'anno il PIL è salito dello 0,3 per cento, in lieve rallentamento rispetto all'ultimo trimestre del 2017. L'attività è stata sostenuta dalla variazione delle scorte, tornata positiva dopo il decumulo registrato nei due trimestri precedenti. Al netto di questa componente, la domanda nazionale ha fornito un contributo nullo: l'accelerazione della spesa delle famiglie è stata compensata da una minore accumulazione di capitale. La contrazione degli investimenti diversi dalle costruzioni potrebbe essere temporanea, a seguito dell'anticipazione agli ultimi tre mesi del 2017 di parte della spesa programmata, per l'incertezza allora prevalente sul rinnovo degli incentivi fiscali in scadenza alla fine dell'anno e poi estesi

al 2018. Gli investimenti in costruzioni hanno ristagnato. L'interscambio con l'estero ha segnato un calo delle esportazioni più marcato di quello delle importazioni, sottraendo 0,4 punti percentuali alla crescita del PIL. Il valore aggiunto ha continuato ad aumentare in misura moderata nei servizi (0,3 per cento), mentre nell'industria in senso stretto e nelle costruzioni è rimasto pressoché invariato. Bankitalia stima che nel secondo trimestre la crescita sia proseguita a un ritmo appena inferiore a quello del periodo precedente.

Nel primo trimestre del 2018 le esportazioni italiane, dopo il rialzo del 2017, sono diminuite. La flessione ha accomunato le tre principali economie dell'area e ha risentito del rallentamento del commercio mondiale e dell'apprezzamento dell'euro osservato fra la primavera del 2017 e lo scorso mese di aprile. Sulla base delle inchieste presso le imprese, le vendite all'estero sarebbero rimaste deboli nel secondo trimestre. La posizione debitoria netta sull'estero è cresciuta. Nei primi tre mesi di quest'anno le esportazioni di beni e servizi, fortemente aumentate nel corso del 2017, si sono ridotte (-2,1 per cento in volume rispetto al trimestre precedente). La flessione della componente dei beni, che ha accomunato i maggiori paesi dell'area, è stata marcata (-2,4 per cento), interessando pressoché tutti i settori, in special modo la farmaceutica, i mezzi di trasporto e la meccanica. Le vendite sono scese in tutti i principali mercati, sia in quelli esterni all'Unione europea (UE) – in particolare nel gruppo dei paesi OPEC e negli Stati Uniti – sia in quelli interni, soprattutto in Francia e Germania. Anche le importazioni complessive hanno registrato un calo (-0,9 per cento in volume). Gli acquisti di beni dall'estero sono diminuiti prevalentemente nei settori delle materie prime, della meccanica e dei prodotti in metallo; negli ultimi due comparti ha influito la contrazione degli investimenti in macchine, attrezzature e mezzi di trasporto. In base ai dati più recenti, le esportazioni di beni, valutate a prezzi correnti e corrette per la stagionalità, sono lievemente cresciute in aprile rispetto alla media del primo trimestre; in maggio si sono ridotte sui mercati extra UE. I giudizi sugli ordini esteri delle imprese manifatturiere rilevati dall'Istat e il corrispondente indicatore PMI sono peggiorati nella media del secondo trimestre.

Previsioni del traffico marittimo

I dati relativi al trasporto marittimo non sembrano risentire significativamente al momento delle incognite relative all'aumento delle politiche protezionistiche. Sono piuttosto le alleanze armatoriali a far sentire i loro effetti con una maggiore oscillazione dell'offerta di stiva, mentre proseguono le consegne delle navi con capacità superiore ai 15.000 TEUs.

L'Italia risulta 19° a livello mondiale per connettività marittima, mentre a livello europeo è settima. Il Paese continua a godere della posizione di privilegio rispetto alle rotte mondiali di scambio, con il traffico euroasiatico che cresce dell'8,3% rispetto al 4% del traffico marittimo transatlantico ed il 5,5% del traffico transpacifico (dati SRM).

Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Per quanto riguarda il porto di **Ancona** nel corso dei primi 9 mesi del 2018 sono state movimentate complessivamente 6.420.700 tonnellate di merce, pari a -2,7% rispetto allo stesso periodo del 2017.

Il calo è dovuto al traffico delle rinfuse solide (234.422 tonn. pari a -48,8% vs 2017). Si ravvisa quindi la necessità di dare adeguata priorità agli investimenti in manutenzioni e sviluppo delle infrastrutture portuali volti a rilanciare tale tipologia di traffico.

Al contrario, il traffico di merci nei tir e trailer è in crescita: 1.799.436 tonn, pari a + 3,8%, mentre sono sostanzialmente stabili il traffico in containers (831.061 tonnellate) e quello delle rinfuse liquide (3.55.790 tonn).

I passeggeri transitati per il porto di Ancona nei primi 9 mesi del 2018 sono stati 1.011.215, in crescita dell'5,4% rispetto allo scorso anno.

Nel porto di **Ortona** sono state movimentate tra gennaio e settembre 2018 726.034 di tonnellate di merce (di cui 321.137 t di prodotti liquidi e 404.897.000 t di merce solida).

Nel porto di **Pesaro** è stata registrata una movimentazione di 11.437 passeggeri nel corso dei primi 9 mesi del 2018, pari a + 34% vs. 2017.

Il piano degli investimenti dell'Autorità di Sistema Portuale Portuale e le risorse finanziarie

La migliore risposta alla situazione di mercato, come sopra delineato, continua ad essere una accelerazione delle opere infrastrutturali e di attuazione delle opere previste dal Piano regolatore portuale, allo scopo di assicurare una migliore "accessibilità" da mare e da terra degli impianti portuali. Ciò consentirà allo scalo di conseguire in tempi non particolarmente lunghi quell'adeguatezza alla dinamica dei traffici marittimi necessaria alla esigenza rappresentata dagli operatori per nuovi spazi a servizio dei traffici merci, in possibile espansione, nell'auspicio che la prevista ripresa determini nel medio termine riflessi positivi anche nei settori di traffico più tradizionali.

Il Bilancio di previsione è stato impostato come documento di programmazione della ormai consolidata Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale, in quanto da tempo tutti gli organi si sono insediati e sono pienamente operativi. Nel corso del 2018, è stato dato impulso a molteplici azioni infrastrutturali per il perseguimento di diversi obiettivi della politica infrastrutturale portuale, in particolare:

- a) i lavori di adeguamento strutturale della banchina d'ormeggio n. 22 del porto di Ancona, già avviati a febbraio 2017, nonostante alcune criticità tecniche riscontrate in corso d'opera, sono stati portati avanti in maniera sistematica, tanto da prevederne oggi l'ultimazione entro i primi mesi dell'anno 2019 (valore complessivo dell'intervento pari a **9 milioni** di euro, di cui **5** di risorse proprie e **4** a valere sulle economie registrate a seguito dell'utilizzo dei fondi statali assegnati per il Molo di sopraflutto);
- b) sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica già redatto, sono stati svolti tutti gli studi e le attività specialistiche propedeutici alla procedura di variante localizzata del vigente P.R.P. per la realizzazione del banchinamento esterno del molo Clementino del porto di Ancona, il quale, in un'ottica di competitività nel mercato dei trasporti marittimi, verte al conseguimento della possibilità di approdo delle grandi unità navali della moderna generazione anche per il settore crocieristico e dei passeggeri (valore complessivo dell'intervento pari a **22 milioni** di euro);
- c) è stato conclusa la progettazione definitiva degli interventi volti all'implementazione delle infrastrutture a sostegno del trasporto intermodale nel porto di Ancona (valore complessivo degli interventi pari a **3,3 milioni** di euro), cosicché degli stessi interventi, previo conseguimento dei titoli autorizzativi di legge e successivo sviluppo della progettazione al livello esecutivo, possa essere avviata la procedura dell'appalto per l'esecuzione di un 1° lotto (delocalizzazione dell'esistente varco doganale della darsena Marche, adeguamento della sede di circolazione veicolare e della cinta doganale) entro l'anno 2019;
- d) nei porti di nuova competenza (Pescara, Ortona, Pesaro, San Benedetto del Tronto), sono state condotte varie attività manutentive che, seppure a carattere ordinario e di modesta entità, si sono di fatto rivelate utili a risolvere molte delle criticità che, da lungo tempo, costituivano disagi e pregiudizi per l'operatività portuale locale (rifacimento delle pavimentazioni e della segnaletica stradale, potenziamento degli arredi portuali, ripristini degli impianti di pubblica illuminazione e di security) ed hanno consentito, tra l'altro, di affinare le conoscenze tecniche degli effettivi stati di consistenza, conservazione ed efficienza delle infrastrutture esistenti tanto da poter ora per queste ultime pianificare, con maggiore cognizione, più radicali interventi di ammodernamento e sviluppo;

- e) per il porto di Pescara, inoltre, è stata conclusa la progettazione definitiva e sono stati conseguiti i titoli autorizzativi ai fini degli interventi a sostegno delle locali attività della pesca, per i quali risulta assegnato dalla Regione Abruzzo uno specifico finanziamento comunitario.

Nella programmazione dell'impiego delle risorse finanziarie, si deve tener conto che l'Autorità non ha ancora potuto inserire in bilancio alcune entrate in conto capitale di sicura previsione come la compartecipazione IVA relativa al 2017 e del relativo fondo perequativo (art. 18 bis l. n. 84/94), in quanto l'iter procedimentale delle amministrazioni centrali non si è ancora perfezionato. Si auspica che nelle prossime settimane ciò possa avvenire e consentirà la possibilità di meglio calibrare altri progetti grazie ad una maggiore disponibilità finanziaria.

Passando agli specifici programmi per le infrastrutture del porto di Ancona, si sintetizza di seguito la situazione dei principali interventi programmati per il prossimo anno, precisando che nell'individuazione degli interventi necessari si è effettuata una selezione in relazione alle disponibilità finanziarie, dando priorità a quelli ritenuti strategici o più "produttivi" sul piano della diretta ricaduta sulla migliore operatività e dell'efficienza delle operazioni portuali, rinviando agli esercizi successivi gli altri interventi, come si evince nel programma triennale allegato.

- a) Completamento e funzionalizzazione della banchina rettilinea del porto di Ancona. Si confida nella definizione del contenzioso insorto – successivamente alla gara d'appalto – ad iniziativa di uno dei concorrenti alla gara medesima riguardo all'aggiudicazione all'A.T.I. "Mentucci, Icam, Cme, Unieco", in relazione al quale, dopo il giudizio del Consiglio di Stato ed a seguito delle ulteriori contestazioni del soggetto ricorrente (secondo soggetto classificato in gara d'appalto A.T.I. "CMC Coop. Muratori Cementisti Ravenna ed altri"), è stato inoltrato specifico quesito all'A.N.A.C. di cui si attende riscontro. Tale intervento, di valenza strategica per lo sviluppo dello scalo marittimo anconetano, consiste nel prolungamento – presso la zona destinata ai traffici mercantili – della nuova banchina rettilinea di cui al vigente P.R.P. per 273 m, per una spesa complessiva pari a circa **37 milioni** di euro (Q.E. complessivo); si precisa che, di tale intervento, è stato completata la propedeutica realizzazione di un "fronte palancolato" provvisorio dell'importo pari a circa **2,5 milioni**, necessario all'escavo della canaletta di imbasamento dei cassoni cellulari costituenti la futura banchina, appaltato con separato procedimento. Ai fini della copertura finanziaria, a causa della lievitazione dei costi in fase di progettazione esecutiva, è stato necessario integrare il contributo complessivo dello Stato

con **4,5 milioni** di risorse proprie, e ciò fino alla stipula del contratto che, attraverso le economie risultanti dal ribasso di gara, consentirà di elaborare un Quadro economico aggiornato e un recupero almeno parziale delle risorse proprie dell'Autorità portuale oggi destinate all'opera.

b) Nel programma 2019 è inserito un intervento di escavo nel porto di Ancona (banchine n. 23 e n. 25) e dei porti minori regionali, con contestuale riempimento della vasca di colmata del porto di Ancona e relativo consolidamento per il conseguimento di nuovi piazzali funzionali ai traffici mercantili, il tutto per un importo globale di **7, 533 milioni**. Si precisa che, in base ad intese, di recente formalizzate con la Regione Marche, tale importo risulterà coperto per **2,65 milioni** a carico della Regione per il finanziamento degli escavi dei porti regionali, del trasporto in vasca e del contestuale intervento di consolidamento, e circa **4,87 milioni** a carico dell'Autorità di sistema portuale (che può al riguardo avvalersi di una somma residuale di **2,39 milioni** derivanti da economie connesse alla realizzazione della vasca di colmata).

c) E' pianificato l'intervento di demolizione parziale del Molo Nord (100 ml) per un importo di **5,2 milioni** di euro che sarà appaltato non appena si disporrà del progetto esecutivo, e ciò in base alle formali intese intercorse con il Provveditorato OO.PP. che ha assunto le funzioni di progettazione, stazione appaltante e direzione dei lavori in base ad accordo formale.

d) Un ulteriore intervento programmato dell'importo di circa **2,4 milioni** di euro – come da indicazione a suo tempo tracciate dal Comitato portuale - è relativo all'adeguamento di una porzione di un capannone "ex-Tubimar Ancona s.p.a." (ora demaniale) per la realizzazione dei presidi operativi (P.I.F. e U.S.M.A.F. ovvero Veterinario e Medico di porto) necessari ai controlli sanitari di frontiera sulle merci in importazione. Per tale intervento, è stata svolta la procedura di gara per la selezione del soggetto assumente i compiti della direzione dei lavori e, al momento, è in fase di avvio la procedura per l'affidamento dei lavori veri e propri.

e) Risultano stanziati circa **4,5 milioni** di euro per la continuazione degli escavi alla banchina n. 26 del porto di Ancona per raggiungere il livello di Piano Regolatore (- 14,0 m); tali risorse provengono dai fondi statali già assegnati pari a 3 milioni e a 1,5 milioni di fondi propri dell'Autorità. Si è in attesa del rilascio dell'autorizzazione regionale per la gestione dei sedimenti richiesta fin dal mese di marzo scorso.

f) Ristrutturazione del mercato ittico del porto di Ancona (importo complessivo stimato **2,5 milioni**), per il quale risultano compiute tutte le attività della progettazione di fattibilità tecnica ed economica nonché per la verifica della vulnerabilità sismica, sulla base delle quali, ora, potrà essere avviata la progettazione di livello definitivo ed esecutivo. Per tale intervento, nel corso dell'anno 2018, è stata svolta la gara ad evidenza pubblica volta alla selezione del soggetto che, di qualificazione adeguata alla valenza

architettonica dell'edificio demaniale interessato, svolgerà i compiti della progettazione definitiva ed esecutiva nonché della direzione dei lavori.

- g) Nell'anno 2019, si prevede l'avvio dei lavori inerenti il 1° stralcio degli interventi a sostegno del trasporto intermodale nel porto di Ancona, di cui riportato sopra riguardo alle specifiche attività progettuali sin ad oggi svolte. Tale stralcio di intervento, del valore di **1,3 milioni di euro**, riguarda la delocalizzazione del varco doganale di accesso alla darsena Marche, l'estensione della cinta doganale e la modifica dell'organizzazione viaria.
- h) Risultano stanziati **1 milione di euro** per opere finalizzate alla gestione dei sedimenti per tutti i porti del Sistema portuale.
- i) Interventi a sostegno della Pesca nel porto di Pescara per 512.000 euro (di cui riportato sopra in merito alle relative attività progettuali svolte nel corso del 2018), subordinatamente alla erogazione dei fondi della Regione Abruzzo nell'ambito del Programma Misura 1.43 "Porti Pesca".
- j) L'intervento di adeguamento delle banchine n. 13 per l'ormeggio navi traghetto nel porto di Ancona (2° stralcio) per un importo di **3,6 milioni di euro**.
- k) Un intervento per la straordinaria manutenzione della banchina G della darsena commerciale al porto di Pesaro del valore di 1 milione di euro; per tale intervento, risultano già avviati gli studi, le indagini e le attività propedeutiche alla progettazione.
- l) Al porto di Pesaro è altresì programmata un'azione per studi ed opere propedeutiche ai fini del conseguimento di una nuova vasca di colmata, ciò per la complessiva spesa presunta di 1 milione di euro.
- m) Per il porto di Ortona, è stato programmato l'intervento di adeguamento strutturale del molo Martello per una spesa di 1,5 milioni di euro, resosi necessario a seguito dei cedimenti avvenuti nello scorso anno. Tale intervento sarà l'occasione per conferire all'infrastruttura interessata più elevate capacità prestazionali, in relazione ai carichi di esercizio indotti dall'impiego delle attrezzature portuali della moderna generazione.
- n) Sempre per il porto di Ortona, è programmato l'intervento di rifiorimento della scogliera di protezione del molo nord, per la complessiva spesa di €600,00. Per tale intervento, sono stati ad oggi eseguiti i rilievi batimetrici e topografici; al momento è in fase di avvio la progettazione.
- o) Il programma 2019 prevede inoltre ulteriori interventi di minore importo, ma di strategicità significativa, quali – a titolo non esaustivo – opere varie di straordinaria manutenzione di banchine d'ormeggio, manufatti e strade, altri interventi manutentivi su edifici demaniali.

p) E' programmata una spesa per l'importo di **1 milione** finalizzata ad attività propedeutiche alla gestione, in un'ottica di sinergica e razionale amministrazione, dei sedimenti di dragaggio di tutti i porti del sistema.

In definitiva, lo sforzo complessivo per gli investimenti per il 2019 risulta pari a circa **39,3 milioni** euro come da programma annuale 2019, a cui si sommano:

- 54 milioni di euro per lavori in corso di svolgimento o in via di assegnazione,
- oltre a **5 milioni** di euro destinati all'acquisto dell'area Bunge.

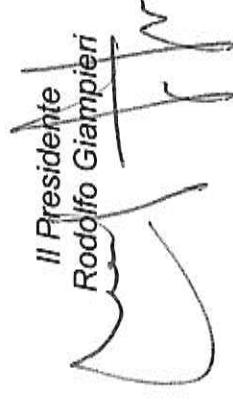
Si ritiene, infine, di rappresentare che la Regione Abruzzo è in procinto di completare il percorso tecnico-amministrativo di istituzione della ZES (Zona Economica Speciale) ai sensi del DL 91/2017.

Tale istituto, che vedrà il proprio Comitato di Indirizzo essere presieduto *ex lege* dal Presidente dell'Adsp, richiederà, del tutto verosimilmente, una propria sede amministrativa ed operativa nonché personale amministrativo per il disbrigo delle competenze che la legge ascrive a tale ente.

Al riguardo, sono in corso confronti con la Regione Abruzzo, funzionali a valutare le necessità minime operative che l'organo di gestione della ZES richiederà una volta che la stessa sarà formalmente istituita.

Al momento, pertanto, non appare possibile fare previsioni di stanziamento di fondi di bilancio per tale iniziativa, anche in considerazione del fatto che, al riguardo, potrebbero essere destinate specifiche risorse finanziarie e organiche da parte della Regione Abruzzo.

Quanto sopra premesso in linea generale, si rinvia alla relazione tecnica che accompagna l'allegato schema di bilancio di previsione 2019, all'illustrazione delle singole poste e, in particolare, quelle di parte corrente.


Il Presidente
Rodolfo Giampieri

