

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

RELAZIONE PROGRAMMATICA – BILANCIO DI PREVISIONE 2023

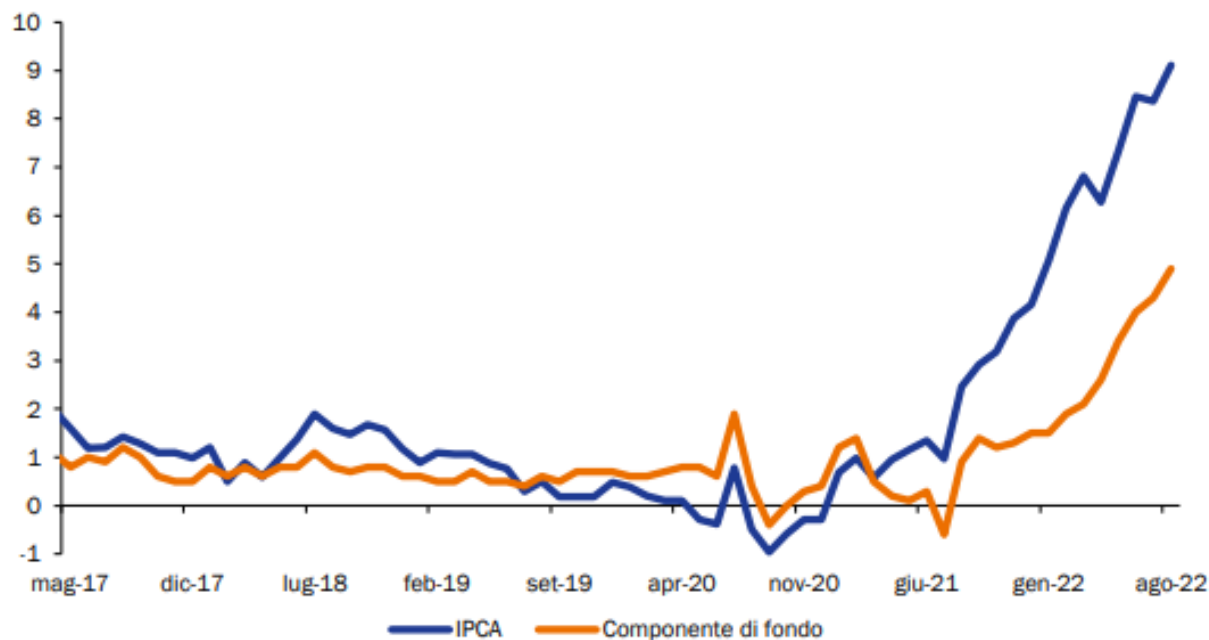
Quadro macroeconomico

In data 28 settembre il Consiglio dei Ministri ha deliberato la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (NADEF). Il documento riporta i risultati di crescita dell'economia italiana per ben sei trimestri di crescita superiore alle aspettative, con l'indicatore del PIL che nel secondo trimestre di quest'anno ha segnato un +0,6% rispetto al corrispondente periodo del 2019. La ripresa è stata sostenuta non solo dai consumi, afferma la NADEF, con il forte contributo dei servizi turistici nella fase più recente, ma anche dagli investimenti e dalle esportazioni, a dimostrazione il livello sistemico della crescita e del dinamismo del settore produttivo. Positiva anche l'occupazione, in aumento nei primi sette mesi del 2022 del 3,1 per cento sullo stesso periodo del 2021.

Le prospettive macroeconomiche non sono tuttavia così favorevoli, secondo il documento. Al contrario, si sommano agli effetti inflattivi della ripresa già comparsi nell'ultima parte del 2021 le conseguenze delle sanzioni alla Russia connesse all'invasione dell'Ucraina e le ritorsioni che hanno colpito le importazioni di gas, con forte volatilità dei prezzi che ha accelerato gli indici dell'inflazione (9,1% ad agosto sia in area Euro che in Italia) e peggiorato diversi indicatori congiunturali. La NADEF, ricordando che i prezzi all'ingrosso dell'energia hanno raggiunto nel 2022 un picco 12 volte superiore alla media del quinquennio 2016-2020, segnala in particolare l'indicatore della produzione industriale (-2,4% nel bimestre giugno-luglio sul bimestre precedente). Viene inoltre evidenziato il "repentino peggioramento" del saldo commerciale nazionale nei primi 7 mesi del 2022 a fronte di un marcato surplus del 2021, dovuto al saldo energetico negativo di -60 miliardi di Euro (a fronte di un saldo energetico negativo di -19,4 miliardi di euro nel corrispondente periodo del 2021).

La Nota, di conseguenza, rivede le previsioni di crescita del PIL per il 2023 dal 2,4 per cento allo 0,6 per cento.

FIGURA I.2: PREZZI AL CONSUMO (INDICE ARMONIZZATO, VARIAZIONI % A/A)



Fonte: Istat.

Le previsioni di UNCTAD (Conferenza delle Nazioni Unite per il Commercio e lo Sviluppo) nel *Trade and Development report* 2022 sono più pessimistiche. L'organizzazione anticipa il forte rischio di una nuova recessione globale, peggiore della crisi del 2008 e della pandemia, a causa delle politiche fiscali e monetarie di prossima attuazione nelle economie avanzate per combattere l'inflazione. L'aumento repentino dei tassi di interesse e le politiche fiscali restrittive delle economie avanzate, combinati con le esternalità conseguenti alla pandemia ed al conflitto conseguente all'attacco russo trasformeranno il rallentamento dell'economia della seconda

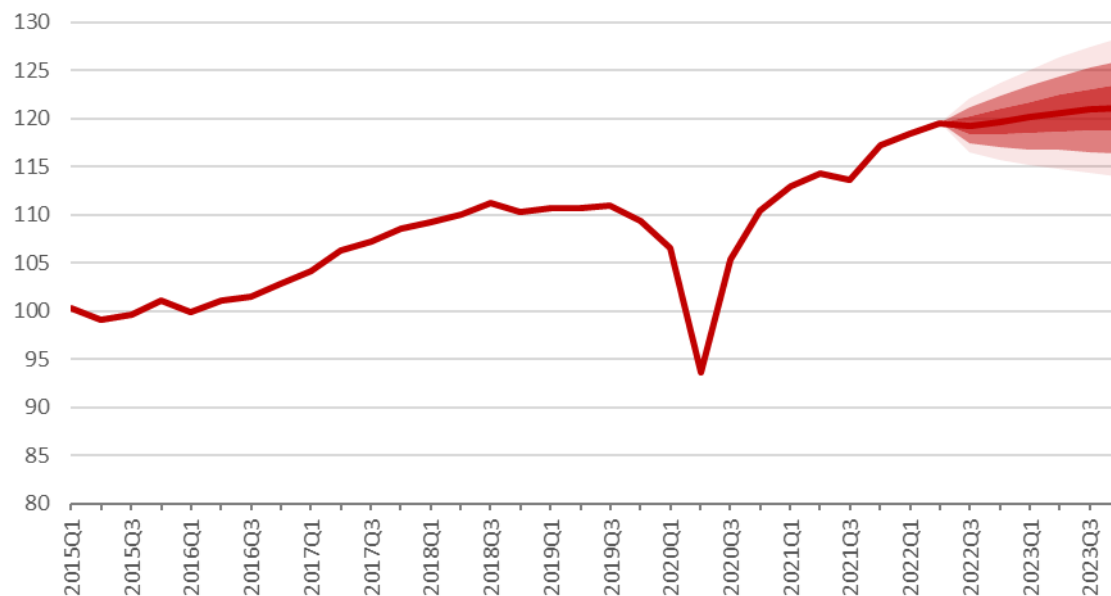
metà del 2022 in un crollo, stima il report. *“E’ un azzardo, sostiene il documento UNCTAD, ritenere che le banche centrali saranno capaci di abbassare i prezzi tramite l’aumento dei tassi di interesse senza causare una recessione”*. Una stretta monetaria eccessiva, in un periodo di diminuzione dei salari reali, politiche fiscali restrittive, turbolenza finanziaria e coordinamento multilaterale insufficiente, rischia di comportare una fase di stagnazione e instabilità economica a danno dei paesi in via di sviluppo e alcuni Paesi economicamente sviluppati.

La diversa percezione del rischio deriva probabilmente dal differente focus dei documenti richiamati. Mentre il documento del Ministero dell’Economia e Finanze riguarda le prospettive relative all’economia nazionale, inserita nel contesto dell’Eurozona con le conseguenti maggiori garanzie di stabilità, UNCTAD analizza i potenziali rischi per l’economia globale degli scambi, nonché i potenziali rischi di aumento delle disuguaglianze nelle economie maggiormente aperte allo scenario internazionale.

I traffici marittimi

Le previsioni formulate dal precedente rapporto UNCTAD nel medesimo periodo del 2021, ove l’attenzione era posta sui possibili effetti di breve periodo sullo *shipping* derivanti dalla non uniforme distribuzione dei vaccini e dall’efficacia dei diversi preparati, sono risultate corrette. In effetti i periodici lockdown cinesi hanno continuato nel corso del 2022 a impattare negativamente sulla puntualità dei traffici con le conseguenti esternalità negative sulla catena logistica. Tali effetti sono stati tuttavia nettamente surclassati dalle conseguenze dell’invasione russa dell’Ucraina.

Si sono registrate conseguenze dirette, come il venir meno di alcuni traffici di prodotti metallurgici, chimici e agricoli dai due Paesi verso i porti italiani, inclusi quelli dell’Adriatico centrale, e indirette come effetto della limitata accessibilità alle coste occidentali del Mar Nero e alle sanzioni internazionali imposte alla Russia. Attualmente le previsioni dell’Organizzazione mondiale del Commercio prevedono per il 2023 una leggera crescita del trasporto marittimo (+1%, rispetto al precedente +3,4%). Il mercato europeo vedrà una contrazione dei consumi come conseguenza dei maggiori costi dell’energia domestica e aumento dei prezzi, mentre contemporaneamente i Governi saranno chiamati a mitigare la crescita della spinta inflattiva. Le previsioni, afferma l’Organizzazione Mondiale del Commercio, rimangono tuttavia del tutto variabili, come dimostrato anche graficamente.



WTO: Volume degli scambi merci mondiali, trimestri 2015 – 2023.

Nella recente presentazione del suo report *Porti, Shipping e Logistica* SRM riporta dati macroeconomici analoghi a quelli sopra illustrati. Il rapporto, inoltre, continua a porre una forte attenzione al *reshoring/nearshoring*, come in precedenti analisi realizzate dal medesimo centro studi, che ripropone il concetto di *nuova centralità del Mediterraneo* in combinazione con la leadership nazionale nel traffico e nella flotta RORO e ROPAX. Un'ulteriore missione per i porti nazionali viene individuata nel loro ruolo quali hub energetici per le nuove rotte di rifornimento, e hub di innovazione e transizione verso la sostenibilità.

Il quadro complessivo induce a particolare prudenza rispetto agli scenari. In particolare, andranno seguite con attenzione le evoluzioni relative all'andamento del traffico passeggeri, con riferimento alla propensione ai viaggi internazionali, settore soggetto a forte volatilità connessa alla percezione di insicurezza, come già osservato sia nella recente pandemia – al netto delle restrizioni normative imposte ai viaggiatori per la prevenzione del contagio – sia durante la crisi del debito sovrano ellenico.

Analogamente, si prevede che un eventuale rallentamento dell'economia potrà impattare sui livelli di traffico raggiunti durante il 2021 ed il primo semestre del 2022.

II PNRR E FONDI CONNESSI

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (NGEU), il pacchetto da 750 miliardi di euro, costituito per circa la metà da sovvenzioni, concordato dall'Unione Europea in risposta alla crisi pandemica. La principale componente del programma NGEU è il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (Recovery and Resilience Facility, RRF), che ha una durata di sei anni, dal 2021 al 2026, e una dimensione totale di 672,5 miliardi di euro (312,5 sovvenzioni, i restanti 360 miliardi prestiti a tassi agevolati). Il Piano di Ripresa e Resilienza presentato dall'Italia, prevede investimenti e un pacchetto di riforme, per complessivi 191,5 miliardi di euro finanziati attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e per 30,6 miliardi attraverso il Fondo complementare istituito con il Decreto Legge n.59 del 6 maggio 2021.

Il totale dei fondi previsti ammonta a 222,1 miliardi di Euro. Sono stati stanziati, inoltre, entro il 2032, ulteriori 26 miliardi da destinare alla realizzazione di opere specifiche e per il reintegro delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione. Nel complesso si potrà quindi disporre di circa 248 miliardi di euro. A tali risorse, si aggiungono quelle rese disponibili dal programma REACT-EU che, come previsto dalla normativa UE, entra quest'anno nella sua ultima annualità operativa (2021-2023). Si tratta di fondi per ulteriori 13 miliardi. Il Piano si sviluppa intorno a tre assi strategici condivisi a livello europeo: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica, inclusione sociale. Nel settore infrastrutture, il MIMS ha previsto uno specifico punto inerente *Investimenti per lo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi*.

Dalle interlocuzioni svolte con le Amministrazioni centrali si prevede nel 2023 l'avvio del bando per la digitalizzazione della logistica e dei porti previsto dal PNRR. In aggiunta a ciò, saranno cofinanziati anche interventi di potenziamento digitale degli scali (dagli accessi ai varchi, alla digitalizzazione dei processi e procedimenti amministrativi in ambito sportello unico amministrativo, ecc.). Altri bandi

saranno lanciati dai diversi ministeri competenti con ulteriori opportunità di finanziamento o cofinanziamento per le opere previste dall'ADSP Mar Adriatico Centrale.

Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Per quanto riguarda il porto di Ancona nel corso dei primi 8 mesi del 2022 sono state movimentate complessivamente 7,3 milioni di tonnellate di merce, in crescita del 5% rispetto allo stesso periodo del 2021 e del 2,3% rispetto al 2019, anno precedente la crisi pandemica.

Tutte le tipologie di traffico fanno risultare valori positivi, particolarmente quello di merci varie e rinfuse che è però minoritario rispetto alla movimentazione merci totale dello scalo, come si evince dalla sottostante tabella:

PORTO DI ANCONA TIPOLOGIA DI TRAFFICO (gennaio-agosto 2022)	TONNELLATE	VARIAZIONE SU 2021
RINFUSE LIQUIDE	2.479.429	+ 2%
MERCI VARIE E RINFUSE SOLIDE	315.678	+ 91%
MERCI TRAGHETTI (RORO)	3.756.368	+ 2%
MERCI CONTAINERS	798.044	+ 5%
TOTALE	7.349.519	+5%

Con riferimento al traffico passeggeri si evidenzia una netta crescita rispetto al 2021 (711.193 passeggeri nei primi 8 mesi del 2022, +37% sul 2021) ma con dati ancora inferiori al 2019 (-20%), in coerenza con il trend dell'area adriatica anche recentemente confermato da studi indipendenti.

Nel porto di Ortona sono state movimentate tra gennaio e agosto 2022 763.666 tonnellate di merci, in linea con il dato 2021 e lievemente inferiore a quanto movimentato nel 2019, prima della pandemia (-2%). È ripreso anche il traffico crociere con 392 passeggeri in transito e 9 toccate.

Nel porto di Pesaro è stata registrata una movimentazione di 10.706 passeggeri nel corso dei primi 8 mesi del 2022, pari a + 167% rispetto al 2021 ma inferiore del 13% rispetto al 2019. Di questi 10.576 sono passeggeri che sfruttano il collegamento veloce con le isole croate.

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

Passando agli specifici programmi per le infrastrutture, vanno in primo luogo posti in evidenza gli interventi parte dei finanziamenti di cui al Piano nazionale ripresa e resilienza e fondi nazionali di recente assegnazione, come evidenziato peraltro anche in altre parti del presente documento.

Si sintetizza di seguito la situazione degli interventi programmati per l'anno 2023, precisando che nell'individuazione degli interventi necessari si è effettuata una selezione in relazione alle disponibilità finanziarie, dando priorità a quelli ritenuti strategici, soggetti a scadenze vincolanti 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) Viene data priorità al progetto "Accordo di programma Comune di Ancona Lungomare Nord realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna- Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria" (Fase 1B: interrimento con gli escavi dei fondali marini - area compresa tra la scogliera esterna e il confinamento interno - a cura di AdSP del MAC): **10 milioni di Euro**. L'art. 2 comma 3 del decreto ministeriale n.330 del 13/08/2021 prevede che entro il 31 dicembre 2023 i contratti debbano essere aggiudicati e gli interventi debbano concludersi con il collaudo entro il 31 marzo 2026;
- b) Analogamente, ad Ortona dovrà essere implementato il progetto relativo all'approfondimento dei fondali e consolidamento della banchina di riva del valore di **13 milioni di Euro. I lavori dovranno iniziare entro dicembre 2023;**
- c) Simili tempistiche hanno gli interventi nel sistema portuale relativi agli impianti di cold ironing e alimentazione elettrica per le gru del porto di Ortona. Si tratta di 5 interventi – uno per ciascun porto con l'eccezione di Vasto in quanto al tempo non risultava inserito nel sistema portuale – per un importo complessivo di **11 milioni di Euro, di cui 7 milioni di euro per il porto di Ancona e 2,5 milioni di euro per lo scalo di Ortona**. L'art. 2 comma 3 del decreto ministeriale n. 330 del

13/08/2021 prevede che entro il 31 marzo 2024 i contratti debbano essere aggiudicati e gli interventi debbano concludersi con il collaudo entro il 30 giugno 2026;

- d) Per gli interventi di dragaggio nei porti di Ancona e San Benedetto del Tronto sono allocati **6,3 milioni di Euro**, di cui 4,5 per il porto di Ancona. **Un ulteriore milione di euro** è programmato per l'investimento nell'iter autorizzativo per la realizzazione dei dragaggi negli altri porti del sistema portuale;
- e) Nel 2023 è previsto anche l'avvio dei lavori per la realizzazione dell'intermodalità al porto di Ancona tramite la realizzazione della nuova viabilità di accesso alla Nuova Darsena (**3 milioni di Euro**), ove si prevede anche di la pavimentazione dei piazzali retrostanti le Banchine 19-21 (**importo: 3,8 milioni di Euro**);
- f) Sono previsti inoltre interventi di ristrutturazione e di adeguamento sismico di diverse porzioni degli edifici componenti il complesso ex-Tubimar, con un investimento complessivo di **1,4 milioni di Euro**;
- g) Sono riportati i fondi per il potenziamento delle infrastrutture di protezione del cantiere navale Fincantieri di Ancona: **9 milioni di Euro**;
- h) A seguito del completamento dei lavori su Banchina 22, è previsto l'avvio delle opere di adeguamento strutturale per Banchina 23: **8 milioni di Euro**;
- i) Viene riportato l'intervento nel porto di Ancona relativo alla demolizione parziale del molo nord: **11 milioni di Euro**;
- j) Nel porto di Pesaro, si prevede la manutenzione straordinaria della Banchina G: **2 milioni di Euro**;
- k) Gli investimenti per gli impianti per la videosorveglianza e controllo accessi nei porti di Pescara ed Ortona sono previsti assorbire **2,1 milioni di Euro**;

Ulteriori investimenti in attività di manutenzione, efficientamento energetico e digitalizzazione previsti nel programma 2023 delle opere hanno un importo complessivo pari ad **EUR 5,5 Milioni**. In conclusione, **lo sforzo complessivo per gli investimenti programmati nel 2023 ammonta a 87,1 milioni euro**. Quanto sopra premesso in linea generale, si rinvia alla relazione tecnica che accompagna l'allegato schema di bilancio di previsione 2023, all'illustrazione delle singole poste e, in particolare, quelle di parte corrente.

*Il Presidente
Ing. Vincenzo Garofalo*