

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

RELAZIONE PROGRAMMATICA – BILANCIO DI PREVISIONE 2018

(Documento Unico di programmazione)

Quadro macroeconomico

La redazione del bilancio preventivo per il 2018 avviene in una fase generale positiva per l'Europa, nel momento in cui il Fondo Monetario Internazionale ha rivisto nettamente al rialzo le stime per l'Italia dove la ripresa è più forte del previsto.

Nel medio termine l'FMI ipotizza una crescita marginale del Pil mondiale che nel 2021 dovrebbe toccare il 3,8%. Rispetto alle previsioni dello scorso luglio, il Fondo rivede al rialzo le stime per quasi tutte le economie. La revisione più forte è quella stimata per il Canada che quest'anno, secondo il Fondo, dovrebbe crescere del 3,0% (+0,5 punti rispetto a tre mesi fa e 1,1 punti su aprile) e poi crescere ancora del 2,1% nel 2018 (+0,2 punti).

Per l'Eurozona la revisione è di +0,2 punti, sia per la stima di quest'anno che del prossimo: l'area della moneta unica viene vista quindi con un Pil in aumento del 2,1 nel 2017 e dell'1,9% nel 2018, mentre l'economia tedesca è stimata in aumento rispettivamente del 2,0 e dell'1,8%.

Per quanto riguarda il Pil Italiano, il [Fondo Monetario Internazionale](#) continua a rialzare le stime nel biennio 2017-2018: dopo la revisione attuata a luglio scorso, nel World Economic Outlook appena diffuso l'FMI rivede a +1,5% la crescita italiana per quest'anno e a +1,1% quella per il prossimo. Si tratta - rispetto alle previsioni di tre mesi fa - di un rialzo di 0,2 punti per il 2017 e di 0,1 punti per il 2018. Per il quarto trimestre la crescita del Pil Italiano rispetto allo stesso periodo del 2017 è stimata all'1,5% mentre per il quarto trimestre 2018 la previsione del Fondo è di +1,0%.

L'andamento dell'economia italiana resta comunque il più basso fra i paesi del G7: solo il Giappone si manterrà nel 2017 - secondo le stime FMI - al livello dell'Italia, con una crescita dell'1,5%, anche in questo caso dopo una revisione al rialzo di 0,2 punti rispetto a luglio.

Previsioni del traffico marittimo

Il rapporto 2017 dell'UNCTAD (Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo) apre con un dato dal significato incontrovertibile: oltre l'80% del volume del commercio globale e più del 70% del suo valore viene trasportato annualmente via mare. Lo scorso anno la portata lorda dell'intera flotta mercantile mondiale – del valore di 828 miliardi di dollari – si è assestata attorno agli 1,86 miliardi di tonnellate, maturando al contempo una crescita pari al 3,2% rispetto al 2015. Non bastano, invece, gli oltre 10 miliardi di tonnellate di merci trasportate via mare nel 2016 per interrompere l'incertezza, che sembra ripetersi a più di qualche latitudine: nonostante il rapporto, ad esempio, veda positivamente gli imminenti accordi di libero scambio tra l'Unione Europea e, rispettivamente, il Canada ed il Giappone, continua a spaventare l'amministrazione Trump e quella di Xi Jinping, così come la stessa Brexit.

Così come si iniziano ad avvertire le conseguenze derivanti dall'incessante processo di consolidamento e concentrazione in atto nel mercato marittimo che, causa potenziali derive oligopoliste, richiederà negli anni a venire una revisione delle regole del gioco. D'altro canto non si può sminuire l'apporto fornito dalle alleanze nel trasporto contenitori – 2M, Ocean Alliance e The Alliance – nella razionalizzazione delle flotte operative e, soprattutto, nella lotta all'eccesso di stiva: quest'ultimo, nel solo 2016, è costato alle grandi compagnie qualcosa come 3,5 miliardi di dollari ma, complice l'aumento delle demolizioni navali, questo costo dovrebbe lentamente declinare.

Lo stesso rapporto, inoltre, segnala come, lo scorso anno, gli Stati nazionali abbiano speso una media del 15% del valore delle loro importazioni tra costi di trasporto e costi assicurativi; il valore aumenta sino al 22% nel caso di economie in via di sviluppo, stati insulari nonché nazioni prive di sbocco sul mare. Dietro l'angolo, difatti, ci sono plurime variabili come, ad esempio, la scarsa efficienza infrastrutturale dei porti, le limitate economie di scala nonché la costante diminuzione di operatori marittimi – corroborata dal processo di consolidamento dell'intero comparto – sicché la situazione, specie nelle economie più claudicanti, potrebbe assumere contorni più severi.

Ecco perché la mano pubblica dovrà intervenire congiuntamente a quella privata nel grande processo di ristrutturazione dei porti; tra l'altro, nel periodo 2000-2016 circa 68,8 miliardi di dollari di investimenti privati sono stati destinati a circa 292 progetti infrastrutturali riguardanti, rispettivamente, terminali multimodali, canali per navi portacontenitori, strutture per navi dedicate ai traffici liquidi e solidi, strutture di accoglienza per il traffico civile ecc. Ancora una volta serviranno partenariati, serviranno nuove regole.

Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Per quanto riguarda il porto di **Ancona** nel corso dei primi 9 mesi del 2017 sono state movimentate complessivamente 6.591.175 tonnellate di merce, pari a -2,9% rispetto allo stesso periodo del 2016. Il calo è dovuto ai prodotti petroliferi destinati alla Raffineria API di Falconara (3.572.653 tonn. pari a -6,5% vs 2016).

Al contrario, il traffico di merci solide è in crescita: 3.018.522 tonn, pari a + 1,7%. In particolare è cresciuta sia la movimentazione di merci che viaggiano nei traghetti, 1.727.303 tonnellate (+2,6% vs. 2016) che quelle alla rinfusa (457.952 tonn + 25,4%).

I passeggeri transitati per il porto di Ancona nei primi 9 mesi del 2017 sono stati 954.966, in crescita dell'8,7% rispetto allo scorso anno.

Nel porto di **Ortona** sono state movimentate nel 2016 oltre 1 milione di tonnellate di merce (di cui 430.000 t di prodotti liquidi e 600.000 t di merce solida).

Nel porto di **Pesaro** è stata registrata una movimentazione di 7.213 di passeggeri nel corso del 2016.

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 2017 diversi obiettivi della politica infrastrutturale portuale sono stati raggiunti o sono in corso di completamento:

- a) A seguito della riconsegna dei padiglioni fieristici e dell'approvazione del progetto da parte della civica amministrazione e della formalizzazione dell'intesa Stato-Regione, sono stati completati i lavori di rimozione parziale e riqualificazione dei padiglioni inutilizzati e fatiscenti per un importo stimato di euro **1,1 milioni**, ai fini della riorganizzazione funzionale dei servizi ai passeggeri e ai veicoli in transito.
- b) È stato ultimato l'intervento di livellamento dei fondali antistanti la banchina n. 26 fino ad un tirante d'acqua di m 10,90 che già consente un più proficuo esercizio di quella banchina, con ricadute sull'organizzazione del lavoro e sulla efficienza delle operazioni portuali, con particolare riferimento al traffico containers.
- c) E' stato effettuato l'intervento di escavo, per un importo di **620.000** euro, per l'approfondimento dei fondali antistanti la banchina di allestimento della Fincantieri, al fine di pervenire ad un fondale di -8,5 m, che consentirà l'ormeggio di navi di grandi dimensioni, in relazione ai programmi produttivi presentati da quella azienda che al momento sta operando al massimo della capacità produttiva con impiego di oltre 2500 persone tra diretti e imprese subappaltatrici.

- d) E' stato effettuato un intervento di **dragaggio** d'urgenza nel porto di **San Benedetto** per ripristinare l'accessibilità e riportare i fondali a una quota di sicurezza di -4 m , per un importo complessivo di circa 470.000 euro.
- e) E' in corso di svolgimento l'intervento di adeguamento strutturale della banchina n. 22 del porto di Ancona che, come noto, è interdetta dal mese di luglio 2014 per inagibilità strutturale, per un importo di **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).

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. (elenco annuale 2015). Si confida nella definizione del contenzioso al momento pendente davanti al Consiglio di Stato, venuto in essere a seguito di impugnativa della seconda in graduatoria (CMC), avverso l'aggiudicazione definitiva a favore dell'ATI Mentucci, Icam, Cme, Unieco, al fine di avviare detto intervento strategico relativamente al 1° stralcio funzionale di 273 m per circa **37 milioni** di euro (Q.E. complessivo); si precisa che è stato completato l'intervento propedeutico di realizzazione di un "fronte palancolato" provvisorio dell'importo pari a circa **2,5 milioni** necessario all'escavo della canaletta di imbascamento 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 pertanto 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 2018 è inserito un intervento di escavo del porto storico e dei porti minori regionali con utilizzo della vasca di colmata e di relativo consolidamento della stessa funzionale alla successiva pavimentazione, 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 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 nel 2018 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 intese intercorse con il Provveditorato OO.PP. che ha assunto le funzioni di progettazione e di stazione appaltante, in base ad accordo formale sottoscritto con quella Amministrazione.
- d) Un ulteriore intervento programmato (elenco 2017) 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 per la realizzazione dei presidi operativi (P.I.F. e U.S.M.A.F. ovvero Veterinario e Medico di porto), per l'effettuazione dei controlli sanitari sulla base di pressanti richieste di quelle amministrazioni alla luce di nuove normative comunitarie entrate in vigore. E' in fase di avvio la procedura per l'affidamento dei lavori.
- 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 (importo complessivo stimato **2,5 milioni**), per il quale si potrà contare del sostegno di un cofinanziamento regionale a valere sui fondi FEAMP pari a euro 850.000 per il quale è stata già comunicato l'esito positivo della domanda. L'intervento e i relativi importi sono riportati nel programma e nel bilancio 2017.
- g) L'intervento di dragaggio definitivo del porto di San Benedetto, per un importo complessivo di **1,8 milioni**, subordinatamente al finanziamento attraverso il fondo perequativo di cui all'art. 18 bis della l. 84/94, in corso di formalizzazione.
- h) Risultano stanziati **1 milione** di euro per opere finalizzate alla gestione dei sedimenti per tutti i porti del Sistema portuale.
- i) Intervento a sostegno della Pesca nel porto di Pescara per 512.000 euro, 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 (2° stralcio) per un importo di **3,6 milioni** di euro.
- k) Il programma 2018 prevede inoltre ulteriori interventi di minore importo, ma di strategicità significativa, quali a titolo non esaustivo l'intervento a sostegno dell'intermodalità e di adeguamento della recinzione doganale e viabilità nella zona della Nuova Darsena per 1,3 milioni e il rifacimento della pavimentazione su capannoni ex Tubimar per 0,9 milioni, la sostituzione di 4 torri faro nel porto di Ancona (per 250.000 euro), la realizzazione dell'impianto di acque meteoriche alla banchina n. 26 del porto di ancona (440.000 euro), oltre ad altri minori interventi indicati nell'elenco annuale.

In definitiva, lo sforzo complessivo per gli investimenti per il 2018 risulta pari a circa **29,5 milioni** euro come da programma annuale 2018, 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, e un **1,40 milioni** per l'acquisizione dell'area dello scalo Marotti e della palazzina (ex scuola ferrovie) per un totale di oltre **90 milioni** in euro di risorse finanziarie complessivamente mobilitate per investimenti e opere in corso o cantierabili nel corso del 2018.

Quanto sopra premesso in linea generale, si rinvia alla relazione tecnica che accompagna l'allegato schema di bilancio di previsione 2018, all'illustrazione delle singole poste, e in particolare, quelle di parte corrente.


Il Presidente
Rodolfo Giampieri