

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Relazione programmatica – bilancio di previsione 2021

Il contesto macroeconomico e geopolitico globale.

La redazione del bilancio preventivo per il 2021 avviene in un contesto politico ed economico assolutamente inedito che ha avuto in pochissimo tempo un impatto rilevante sulle abitudini di vita di centinaia di milioni di persone e che è lungi dall'essere concluso. Nel corso del 2020 l'esplosione della pandemia COVID-19 ha pesantemente impattato sulla globalizzazione dell'economia e ancora di più sul trasporto delle persone. Le restrizioni alla mobilità per centinaia di milioni di persone al fine di contenere i contagi della pandemia hanno portato ad un cambiamento repentino di abitudini, accesso ai mercati, stili di vita. Tutto questo ha posto il settore dei trasporti di fronte ad una sfida di sopravvivenza che nessuna crisi economica aveva imposto.

Il trasporto merci non è stato soggetto a limitazioni nemmeno durante i periodi più restrittivi di *lockdown*; tuttavia il rallentamento delle attività economiche e le imposte chiusure degli stabilimenti produttivi nelle fasi di *lockdown* hanno avuto importanti ripercussioni soprattutto nel primo semestre 2020. La ripresa dei traffici è stata repentina a seguito della riapertura delle attività economiche, ma i volumi movimentati e gli effetti di medio termine potranno essere valutati solo in funzione dell'evoluzione della pandemia e degli effetti economici connessi.

Il Fondo Monetario Internazionale ha avviato la valutazione di quelli che possono essere gli effetti economici delle misure per la mitigazione del contagio. I dati raccolti nell'Outlook di Ottobre 2020 da un lato confermano il pesante impatto dei lockdown sull'andamento dell'economia dei Paesi; d'altro canto osservano comunque un effetto depressivo sul ciclo economico dei comportamenti messi in atto dalle persone per ridurre i rischi di contagio. Le stime aggiornate prevedono un calo del PIL nazionale del 10,6% con una ripresa al 5,6% nel 2021

Un risultato che spinge il FMI a stimare che, soprattutto nelle economie avanzate, la ripresa delle attività economiche rimarrà limitata finché verrà percepita l'insicurezza connessa al contagio.

Secondo i dati OCSE, la ripresa notata a partire dal mese di luglio sta proseguendo a livello globale, ma con andamento incerto, soprattutto negli Stati Uniti, Giappone, Regno Unito, Canada ed Italia, dove la possibile ripresa della pandemia potrebbe comportare ulteriori misure preventive capaci di impattare sulle economie nazionali.

A livello nazionale i dati del Bollettino economico 3 del 2020 della Banca d'Italia formalizzano la difficoltà nella fase attuale di formulare proiezioni resistenti, stante la persistenza del rischio di recrudescenza della pandemia a livello globale. Essendo i tempi e intensità della ripresa correlati dall'evoluzione dell'epidemia e dalle conseguenti misure di contenimento su scala globale, sono molte le variabili con possibile impatto sulle principali variabili di consumo e macroeconomiche. Non da ultimo, andranno valutati anche gli effetti dell'epidemia sulle politiche monetarie e di bilancio. Secondo la Banca d'Italia è possibile delineare uno scenario di base lievemente ottimistico, fondato sull'ipotesi di controllo della pandemia. Considerando in questo caso gli effetti dell'impatto diretto delle misure di contenimento dei contagi, la proiezione di base prefigura una contrazione del PIL del 9,5 per cento nella media 2020, seguita da una graduale ripresa nel biennio (4,8 per cento nel 2021 e 2,4 nel 2022). Viene confermato il calo del PIL del 15% nei primi sei mesi dell'anno, ed una ripresa nel secondo semestre *“in larga parte per il venire meno degli effetti delle misure di contenimento”*. Dal punto di vista della programmazione portuale, va notato che il bollettino prevede ripercussioni negative di più lunga durata sugli scambi internazionali e sui flussi turistici. Alla fine del 2022 il PIL rimarrebbe comunque circa due punti percentuali al di sotto del livello del quarto trimestre del 2019.

Come si può evincere, tutte le Istituzioni economiche allo stato attuale formulano previsioni prudenti e con un alto grado di incertezza, collegato alla possibile ripresa della pandemia. Il WTO, l'Organizzazione Mondiale del Commercio, si spinge sino a stimare il possibile impatto di due alternative che sono oggetto di costante dibattito: la ripresa della pandemia e l'attivazione di nuove misure di chiusura potrebbero comportare un'ulteriore contrazione del PIL globale di 2-3 punti percentuali rispetto al 2020; al contrario, l'eventuale produzione di un vaccino e l'avvio della campagna di immunizzazione potrebbero dare tra 1 e 2 punti percentuali aggiuntivi di crescita economica rispetto alle previsioni prudenti per il 2021.

Nonostante le previsioni non completamente omogenee è evidente la concordanza sull'orizzonte almeno triennale della ripresa, elemento che dunque non può non essere considerato dal presente documento.

1.2 L'impatto della pandemia COVID-19 sui traffici marittimi internazionali e le prospettive di ripresa

I dati dell'Organizzazione mondiale del commercio stimano che nel 2020 il volume di merci trasportato abbia avuto un calo del 9,2%, mentre si prevede nel 2021 un "rimbalzo" del 7,2%, posto che non vi siano ulteriori misure restrittive imposte dalla pandemia.

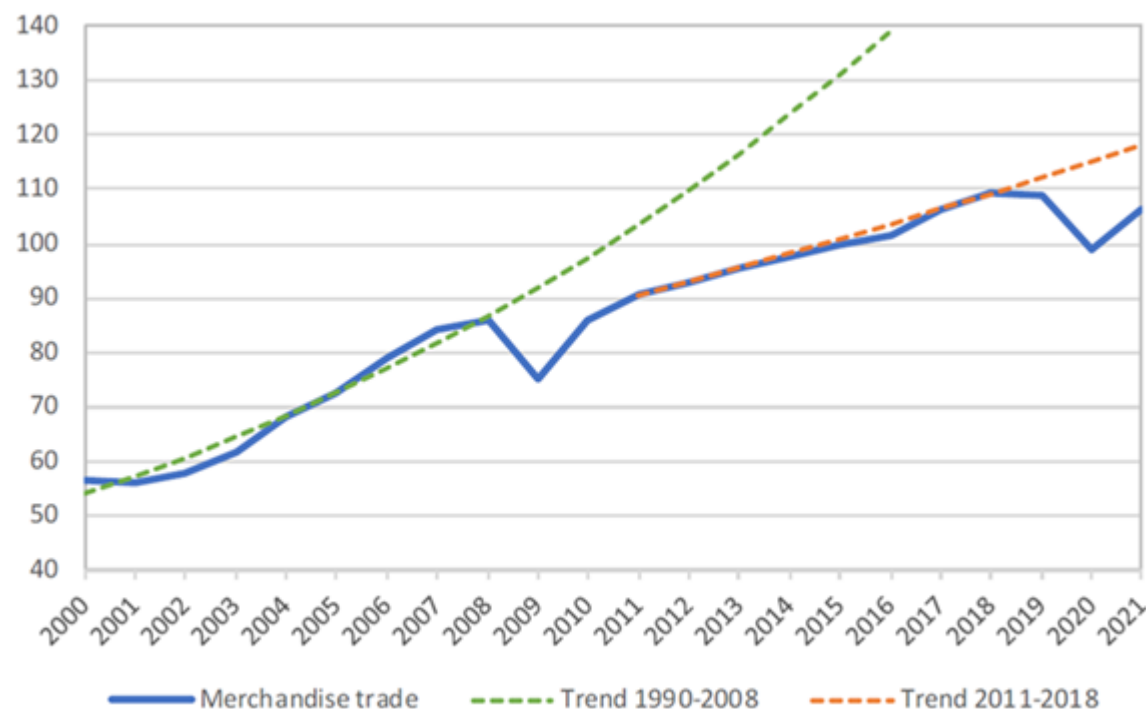


Immagine 1: Andamento degli scambi merci 2000-2021. Elaborazione e dati: WTO

La nota del WTO evidenzia le differenze tra il declino dei traffici registrato nel periodo 2008-2009 e l'attuale pandemia: la contrazione del PIL attuale è molto maggiore, mentre minore è la riduzione dei commerci. A livello sistemico, l'analisi dei dati porta alla previsione che il calo dei traffici merci sarà doppio rispetto al calo del PIL, mentre nel periodo della crisi finanziaria ed economica il calo si era spinto a 6 volte rispetto al calo del PIL globale. Questo perché le misure di

contenimento del contagio hanno toccato il lato dell'offerta delle economie nazionali; d'altro canto tuttavia le politiche economiche e monetarie espansive stanno sostenendo i redditi, favorendo i consumi.

Con riferimento al commercio internazionale di beni, va notato che era già in corso un rallentamento alla fine del 2019, ben rappresentato nell'immagine sottostante.

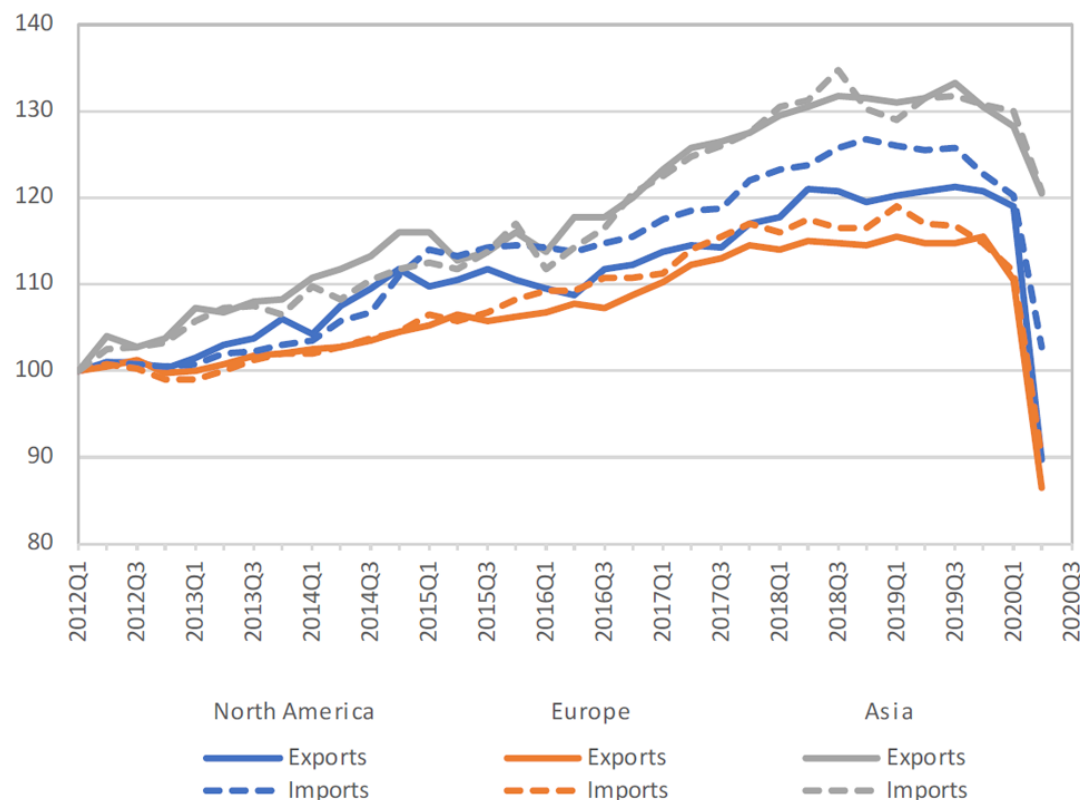


Immagine 2: Andamento import ed export di merci per regioni 2012-2020. Elaborazione e dati: WTO

Il grafico consente di cogliere la maggiore elasticità dell'import ed export nord americano ed europeo rispetto all'espansione della pandemia rispetto al continente asiatico. In particolare è l'export americano ad avere risentito di un calo più marcato rispetto alle altre regioni considerate. Un dato che qui viene sottolineato in quanto potrebbe essere foriero di ulteriori decisioni da parte del Governo americano, principale economia del continente nordamericano, rispetto all'imposizione di dazi o restrizioni al commercio internazionale a tutela della produzione nazionale.

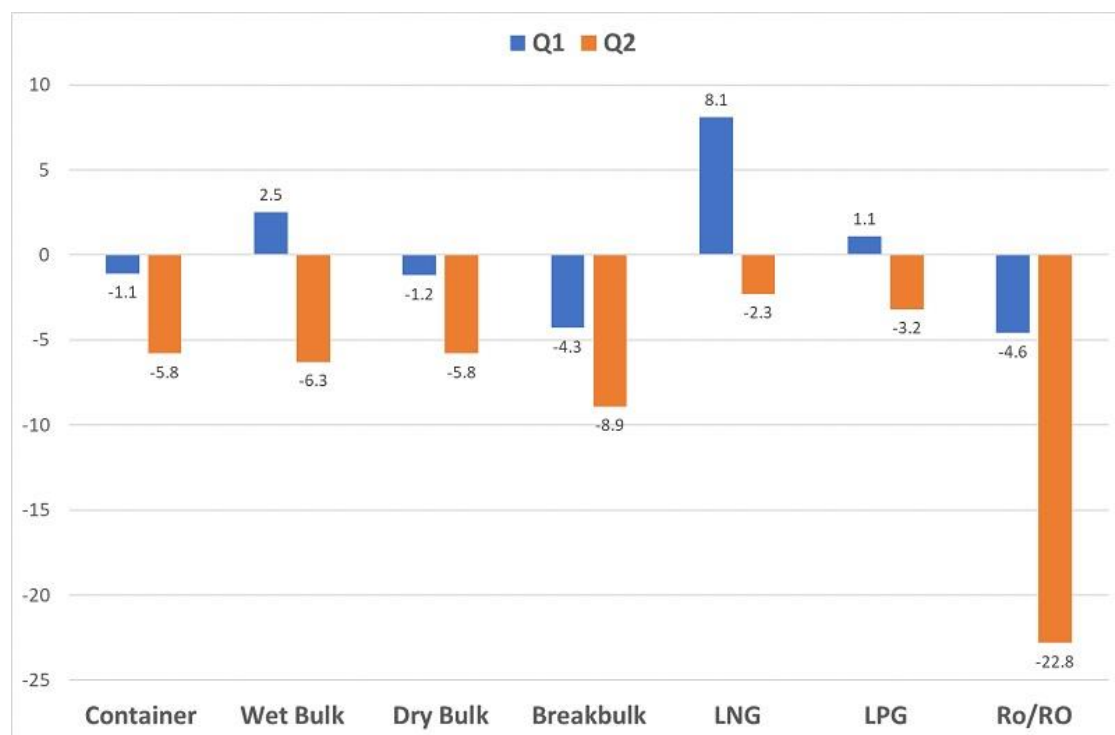
Considerando che il commercio internazionale di beni si regge per circa il 90% dei volumi sul trasporto marittimo, è evidente che l'impatto economico della pandemia ha avuto ripercussioni sulle

linee logistiche marittime mondiali. Un primo rilevante documento di analisi è rappresentato dal report UNCTAD *Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help*, pubblicato a settembre 2020. I principali effetti della pandemia sul traffico marittimo sono stati dedotti analizzando i dati del traffico marittimo globale a partire dagli AIS delle singole navi. Un sistema di ricerca indiretto quindi, ma in grado di fornire utili indicazioni sulla variazione dei traffici.

Un primo dato di assoluto rilievo per la tipologia di traffico del sistema portuale del mare adriatico centrale è rappresentato dall'immagine seguente, che illustra il numero di toccate per le diverse tipologie di navi a livello globale nei primi due trimestri del 2020 rispetto allo scorso anno. Il settore RO/RO è stato in assoluto il traffico più penalizzato tra tutti quelli adibiti al trasporto merci, probabilmente proprio per la sua commistione con il traffico passeggeri. nel secondo trimestre del 2020 il traffico RORO ha subito un calo di quasi il 23% come numero di toccate nave. Gli altri settori di traffico principali (container, rinfuse liquide, rinfuse solide e general cargo) hanno registrato un calo nel secondo trimestre sostanzialmente allineato sul -6%.

Immagine 3: Toccate a livello globale distinte per tipologia di traffico. Elaborazione e dati: UNCTAD

A livello globale UNCTAD ha scelto come riferimento le navi container per la portata globale delle sue reti e per la forte connessione con l'economia reale: ebbene, tra marzo e giugno i dati delle navi in linea e delle toccate scendono sotto i livelli 2019, in corrispondenza con il lockdown in diversi Paesi europei (la rotta Asia-



Europa è la prima rotta container mondiale per capacità schierata). La successiva ripresa ha seguito andamenti variabili nelle diverse aree geografiche. A livello globale tuttavia a fine agosto il traffico navale container era ancora inferiore del 3% rispetto al 2019 con cali consistenti in Europa (-13% sul 2019) e Stati Uniti (-16% sul 2019), mentre i porti cinesi avevano registrato un aumento delle toccate del 4% rispetto allo scorso anno. E' stata svolta inoltre un'analisi sullo schieramento di navi container nei porti di diverse aree geografiche in 3 trimestri, comparandoli con i dati dello scorso anno. Si nota qui come due sistemi portuali nazionali europei (i porti olandesi e i porti italiani) abbiano registrato andamenti parzialmente simili, con un più marcato recupero nei porti italiani nell'ultimo trimestre 2020. I dati appaiono essere coerenti con le stime di SRM che stima un

calo del 7,3% per il traffico container mondiale, un regresso ai volumi di traffico del 2017, con un possibile “rimbalzo” nel 2021 e nel 2022, ancorché differenziato per macro-area geografica: più rallentato nelle economie mature e più dinamico nelle economie emergenti e in Cina, in virtù della concentrazione di attività produttive integrate nelle catene logistiche mondiali.

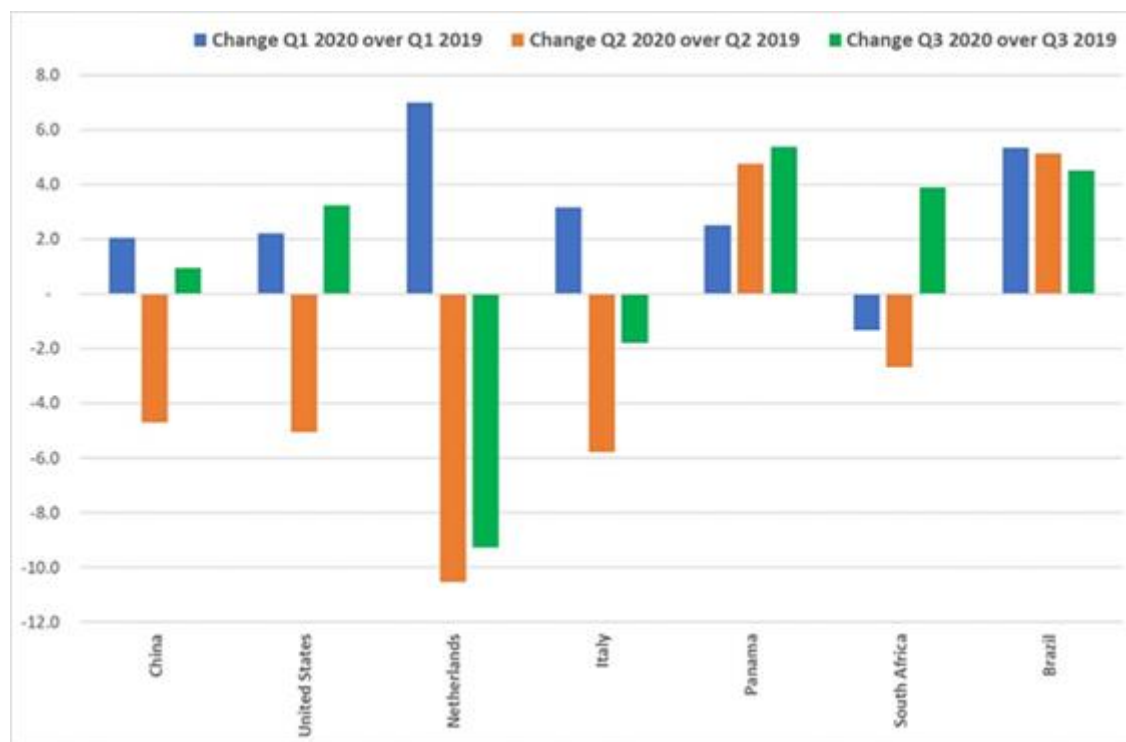


Immagine 4: Variazione percentuale toccate navi container nei tre trimestri 2020 per area geografica. Elaborazione e dati: UNCTAD.

I recenti dati SRM appaiono ben integrarsi con le analisi UNCTAD sopra richiamate: in particolare SRM ha evidenziato un’elevatissima reattività delle compagnie armatoriali container agli effetti pandemici: già a fine maggio le alleanze attive sulla rotta Asia-Europa avevano tagliato del 17% l’offerta di stiva.

Lo scenario nazionale della portualità partiva da un 2019 chiuso con dati positivi e con una tendenza nei primi 2 mesi 2020 a confermare quel trend di lenta ripresa dagli effetti della crisi finanziaria ed economica del decennio passato. I dati ICE del rapporto 2019-2020 ricordano che le esportazioni italiane sono state,

con il turismo, i principali drivers della ripresa economica degli ultimi anni. Inoltre, le esportazioni nazionali hanno contribuito ad un terzo del PIL italiano. Il 2019 si è concluso con una crescita del 2,3% dell'export, attestato a 476 miliardi di Euro (2,84% del commercio mondiale). Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 249,1 mld€, 129,6 mld € in import (-2%) e 119,5 in export (costante).

L'effetto della pandemia è stato di una contrazione del 16,8% dell'export (il calo dell'export trasportato via mare è stato invece del 21% secondo i dati SRM) e del 19% nell'import (dati Istat elaborati dal Centro studi Fedespediti) nei primi mesi del 2020, con una leggera ripresa nel mese di maggio, in coerenza con quanto sopra già richiamato a livello economico internazionale.

A livello nazionale i dati Assoporti, elaborati in maniera da confrontare il primo semestre 2019 con il corrispondente periodo 2020, consentono di meglio apprezzare gli effetti della pandemia sulla portualità nazionale.

Il raffronto dei due periodi indica un calo del 5,5% nella movimentazione delle merci, dato influenzato dalla pressoché decuplicazione del traffico container di Gioia Tauro rispetto al primo semestre 2019. Espungendo il dato del singolo porto, il calo complessivo diviene del 16%. Sono le merci solide alla rinfusa a registrare il calo principale (-23%), mentre il calo delle merci liquide è del 15,4%, effetto anche della forte riduzione della mobilità privata in conseguenza del lockdown.

Le merci unitizzate e varie risultano in crescita dell'8% - trainate dal dato di Gioia Tauro – ma in realtà gli altri scali fanno registrare complessivamente un calo del 16% (nello specifico le merci in container calano del 10,8%, nei traghetti calano dell'11,3% ed infine le merci varie scendono del 32,7%).

Il calo dei container (TEUs) movimentati è del 19,5%, mentre considerando l'ottimo andamento di Gioia Tauro il dato risulterebbe comunque in calo, ma limitato all'8,1%.

Il traffico delle autostrade del mare vede un calo del 15,5% nel numero di unità di carico trasportate, mentre le merci scendono dell'11,3%. Un dato che sembra riguardare in egual misura sia i traffici nazionali di continuità territoriale, sia gli scali a vocazione di traffico internazionale come i porti adriatici.

Infine, il traffico passeggeri registra il pressoché totale arresto dei crocieristi (-88%) ed un calo dei passeggeri su traghetti del 62%.

Al fine di verificare i punti di forza e di debolezza del sistema portuale del mare adriatico centrale rispetto ai dati medi Assoporti, è stato elaborato il grafico riassuntivo seguente.

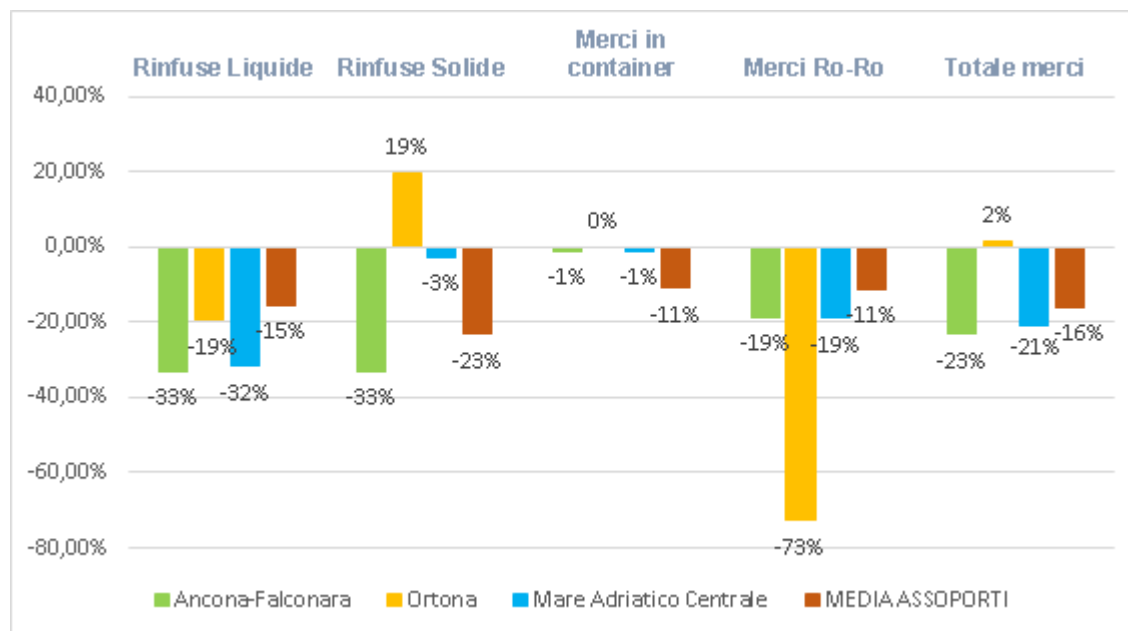


Immagine 5: Raffronto dei dati del primo semestre 2019 e 2020 dei porti di Ancona-Falconara, Ortona e media Assoporti*. Elaborazione ADSPMAC su dati Assoporti

**I dati Assoporti sono stati depurati del dato di traffico container di Gioia Tauro e dei dati dell'ADSP dello Stretto in quanto non erano presenti tutti i dati 2019 e, ove presenti, essi presentavano delle variazioni tali da far presupporre una diversa metodologia di raccolta degli stessi.*

Appare evidente in primo luogo la marcata differenza nell'andamento del traffico rinfuse liquide tra il porto di Ancona e la media degli altri scali. Un dato che deriva sia dalla diminuzione dell'attività della raffineria di Falconara nel mese di aprile in corrispondenza del lockdown, sia da una riduzione di attività per questioni manutentive nel febbraio dello stesso anno. Nel traffico rinfusiero è interessante notare l'andamento in assoluta controtendenza del porto di Ortona, connesso principalmente all'importazione di cereali (+37%): si evidenzia pertanto quella differenziazione dei traffici che ha visto i prodotti alimentari mantenere un livello di domanda sostenuto anche nel primo semestre 2020. Va rimarcata tuttavia la tenuta di tutti i traffici rinfusieri dello scalo abruzzese, indice di una domanda da parte delle imprese del territorio che non ha risentito in maniera marcata degli effetti della pandemia.

Con riferimento al traffico container, i dati di Ancona indicano una tenuta (-1%) ben superiore all'andamento medio nazionale, trainata soprattutto dalle attività in export. Un andamento che si conferma anche nella movimentazione dei TEU: -6,5% il dato di Ancona, a fronte di un -19,5% a livello nazionale (escludendo Gioia Tauro), prevalentemente dovuto ad una contrazione nelle importazioni (-12%). Le principali tipologie di prodotti trasportati in containers sono state: prodotti

chimici e fibre sintetiche (163.371 tonnellate, pari al 27% del totale ed in crescita sul 2019 del 18%); prodotti alimentari (85.473 tonnellate, pari al 14% del totale, + 12% vs 2019) e prodotti dell'agricoltura (85.153 tonnellate, pari al 14% del totale, +6% vs il 2019).

Il traffico delle autostrade del mare ha visto Ancona risentire in maniera maggiore degli effetti della pandemia rispetto alla media nazionale. Il dato di Ortona non risulta essere significativo in quanto limitato nelle quantità e relativo ad una linea per il trasporto di veicoli nuovi. Nel porto di Ancona i traffici hanno risentito in particolare della chiusura delle linee con Croazia ed Albania nel mese di aprile, poi riaperte, ma con importanti limitazioni che hanno ridotto anche il traffico merci: i transiti dei mezzi commerciali nel semestre hanno visto la direttrice greca calare del 9%, la Croazia del -54% e l'Albania a -30%.

Ancora maggiore l'effetto sul traffico passeggeri: -70% sul primo semestre 2019 coinvolgendo tutte le direttrici (-68% la Grecia; -88% la Croazia che ha interrotto i collegamenti dal 10/3/20 al 26/4/20 e li ha riaperto al turismo con restrizioni dal 1 luglio; -52% l'Albania le cui frontiere sono tutt'ora aperte solo per motivi di lavoro). Il traffico crocieristico è stato pressoché azzerato. Si tratta di dati in linea con la media nazionale Assoport.

In conclusione, il quadro d'analisi evidenzia che il sistema portuale del mare adriatico centrale ha ancora una volta trovato nella sua polifunzionalità un valore capace sia di assicurare l'operatività delle imprese, con i conseguenti effetti di tenuta dell'occupazione, sia di orientare le scelte di mercato al fine di poter cogliere ulteriori occasioni di sviluppo.

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

Le prospettive di crescita dei traffici commerciali e la conseguente domanda di spazi da parte degli operatori conferma la priorità di 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 nell'auspicio che la prevista ripresa, post COVID-19, 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.

Nel corso del 2020, 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 la fine dell'anno 2020 (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) 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). Per giungere alla realizzazione di tale opera in data 9 settembre 2019 è stata presentata istanza al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, completa di studi e delle attività specialistiche propedeutici alla procedura di variante localizzata del vigente P.R.P. Nel corso del 2020 sono state fatte due audizioni davanti alla specifica commissione e si ritiene che entro il 2020 verrà emesso il relativo "voto" del Consiglio. Contemporaneamente è stato definito l'iter istruttorio con il Ministero Ambiente al fine della valutazione integrata VAS/VIA, verrà presentata con la completa documentazione nel corso del 2021.
- c) è stata 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), in base alla quale sono ora in corso le procedure autorizzative di legge, cosicché degli stessi interventi, previo 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 il primo semestre del 2021;
- d) nei porti di nuova competenza (Pescara, Ortona, Pesaro, San Benedetto del Tronto), sono state condotte varie attività manutentive che, per la maggior parte a carattere ordinario e di modesta entità economica, 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 Ortona, sono stati avviati i lavori relativi al 1° stralcio della manutenzione straordinaria di alcuni tratti della scogliera di protezione del molo nord, mentre si prevede l'avvio dei lavori di 2° stralcio il secondo semestre dell'anno 2021;
- f) per il porto di Pescara, per il quale risulta assegnato dalla Regione Abruzzo uno specifico finanziamento comunitario a sostegno delle locali attività della pesca, dopo aver completato il progetto esecutivo ed ottenuti i necessari titoli autorizzativi, si è svolta la gara per l'affidamento dei lavori. Attualmente è previsto il completamento dei lavori stessi nel primo semestre 2021.
- g) per il porto di San Benedetto del Tronto, è stato redatto ed approvato dalla competente Soprintendenza del Mi.B.A.C. il progetto esecutivo relativo al restauro di una porzione dissestata del muro paraonde del molo nord, i cui lavori potranno essere appaltati entro l'anno 2021;
- h) sempre per il porto di San Benedetto del Tronto, è stato redatto ed approvato il progetto definitivo relativo ai lavori di recupero di spazi demaniali già destinati alla cantieristica navale nei pressi della via Fiscaletti, per i quali è in corso la progettazione esecutiva e potrà dunque procedersi all'appalto entro il 2021.

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.

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.

È stato concluso il 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.. Tale quesito è stato riscontrato con parere favorevole all'esclusione della summenzionata A.T.I. "Mentucci, Icam, Cme, Unieco", a cui l'Autorità di Sistema Portuale si è uniformata con apposita Delibera presidenziale. Avverso a detta esclusione, la stessa A.T.I. "Mentucci, Icam, Cme, Unieco" ed alla conseguente assegnazione all' A.T.I. "CMC Coop. Muratori Cementisti Ravenna ed altri" ha proposto due ricorsi al T.A.R. Marche.

Attualmente sono in corso alcune attività propedeutiche alla firma del contratto d'appalto che, in ogni caso, si ritiene sarà firmato nei primi mesi del 2021.

b) Nel programma 2021 è inserito un intervento di escavo nel porto di Ancona (banchine n. 23 e n. 25) e dei porti minori regionali, con completamento del 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) Rimane 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 – previa definizione di alcuni aspetti in materia ambientale – in base alle formali intese intercorse con il Provveditorato OO.PP. che ha assunto le funzioni di progettazione, della stazione appaltante e della 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 si sono consegnati a settembre 2020 i lavori all'ATI Elettrostella ed altri. Purtroppo a seguito di un incendio divampato il 16 settembre, che ha interessato il complesso Ex TUBIMAR, al momento non si è potuto dare seguito ai lavori e la situazione è in una fase di stallo.
- 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 tuttora in attesa delle risultanze di uno studio che ha coinvolto ISPRA-ARPA Marche – Università Politecnica delle Marche ed AdSP per approfondire delle problematiche applicative della subentrata normativa in materia di escavi dei sedimenti marini (DM 173/2016). Nel corso del 2021 si darà seguito a nuove caratterizzazioni dei sedimenti ed al relativo progetto di escavo.
- f) Ristrutturazione del mercato ittico del porto di Ancona (importo complessivo stimato **3,5 milioni**), per il quale risultano compiute tutte le attività della progettazione definitiva ed è stata svolta la conferenza di servizio finalizzata all'ottenimento delle autorizzazioni alla realizzazione del progetto. Per tale intervento, nel corso dell'anno 2021, si ritiene si potrà procedere con l'aggiudicazione e l'avvio dei relativi lavori.
- g) Nell'anno 2021, 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 **2 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) E' programmato per il 2021 l'intervento relativo alla pavimentazione delle banchine 19-20-21 (investimento di **2,0 milioni di euro**), liberatesi a seguito della demolizione dei silos cerealicoli ivi esistenti, per le quali è in corso la progettazione esecutiva.
- i) Interventi a sostegno della Pesca nel porto di Pescara per **512.000 euro**, finanziati con fondi della Regione Abruzzo nell'ambito del Programma Misura 1.43 "Porti Pesca", saranno completati nel primo semestre del 2021.
- j) L'intervento di adeguamento delle banchine n. 13 per l'ormeggio navi traghetto nel porto di Ancona (2° stralcio) per un importo di **3,9 milioni** di euro, del quale si è proceduto all'aggiornamento del progetto e dei documenti di gara a seguito dell'interruzione del precedente contratto d'appalto e se ne prevede la gara e l'avvio lavori entro il 2021.
- k) Un intervento per la straordinaria manutenzione della banchina G della darsena commerciale al porto di Pesaro del valore di **2 milioni di euro**; per tale intervento è stata svolta la progettazione di fattibilità tecnica ed economica e si prevede di affidare la progettazione definitiva/esecutiva nel primo semestre 2021.

- l) Al porto di Pesaro e San Benedetto del Tronto è stata completata la progettazione di fattibilità tecnico-economica di due nuove vasche di colmata, per le quali sono da completare alcuni studi meteomarini specifici ed acquisire da parte del Consiglio Superiore LL.PP. il relativo parere (ATF e Variante localizzata) preventivando una complessiva spesa 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 **2 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. A tal fine è stato completato il Progetto di fattibilità tecnico-economica e si prevede per il 2021 di dare corso all'affidamento per la redazione del progetto definitivo ed esecutivo dell'opera.
- n) Sempre per il porto di Ortona, è in fase di realizzazione l'intervento di rifiorimento della scogliera di protezione del molo nord, per la spesa di € 800.000,00 (1° stralcio), mentre si ritiene che nel corso del 2021 si potrà dare corso alla gara per l'affidamento del 2° stralcio per un importo di **1 milione di euro**.
- o) Il programma 2021 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) Per il porto di Pescara, sono programmati interventi di dragaggio per la spesa di **1 milione**, i quali sono inseriti nell'Elenco annuale dei lavori pubblici 2020.

In definitiva, lo sforzo complessivo per gli investimenti per il 2021 risulta pari a circa **48,9 milioni** euro come da programma annuale 2021, a cui si sommano:

- oltre 50 milioni di euro per lavori in corso di svolgimento o in via di assegnazione
- oltre **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 avvalersi *ex lege* delle strutture amministrative 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 2021, all'illustrazione delle singole poste e, in particolare, quelle di parte corrente.

*Il Presidente
Rodolfo Giampieri*