

## **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE**

### **RELAZIONE PROGRAMMATICA – BILANCIO DI PREVISIONE 2022**

#### **Quadro macroeconomico**

La redazione del bilancio preventivo per il 2022 avviene in una fase di crescita dell'economia sia a livello nazionale che del mercato comunitario.

Nel mese di settembre 2021 la Banca Centrale Europea nel bollettino 6/2021 indica nel secondo trimestre dell'anno una ripresa del 2.2% nell'area Euro, maggiore di quanto atteso, e conferma una crescita ancora più consistente nella seconda parte dell'anno.

Se l'economia globale, avverte il documento della BCE, sta recuperando rapidamente i livelli di crescita precedenti la pandemia, sono tuttavia da valutare gli impatti di medio periodo delle criticità che stanno affrontando le catene logistiche globali, in particolare nel trasporto marittimo che continua a rappresentare oltre il 90% del totale delle importazioni ed esportazioni europee verso i Paesi terzi.

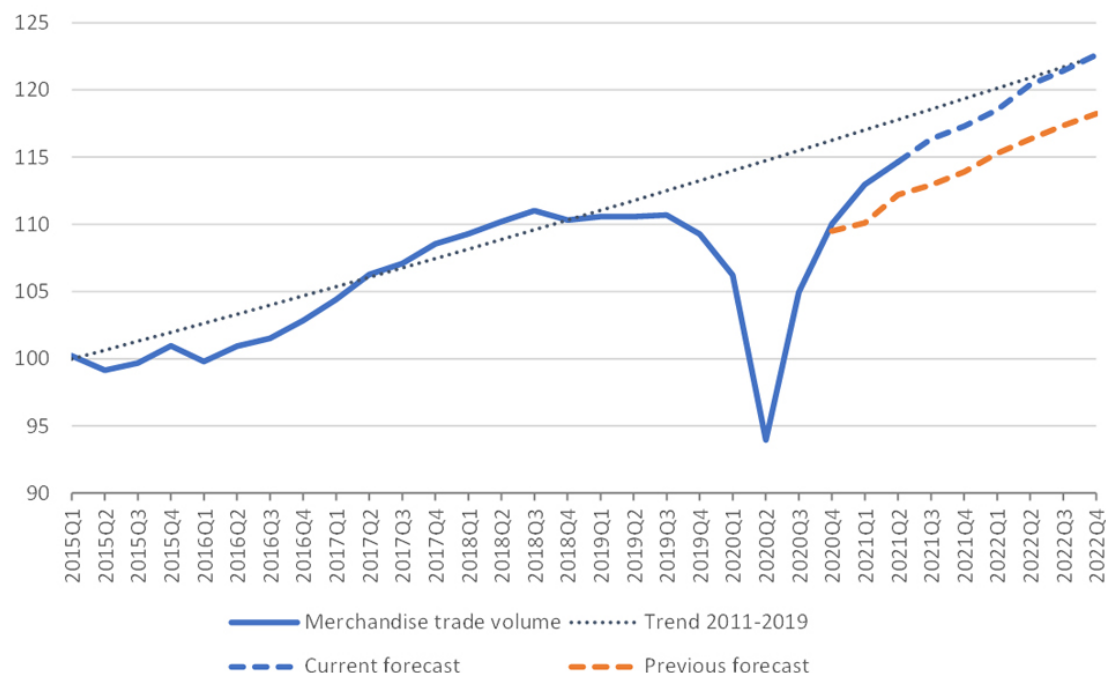
La previsione di crescita dell'economia globale da parte della BCE a Settembre 2021 è stata comunque rivista al rialzo, soprattutto nel 2022. La crescita, esclusa l'area Euro, è prevista del 6.3% nel 2021, 4.5% nel 2022 e 3.7% nel 2023. Lo scenario delineato nella relazione al bilancio di previsione del 2021 risulta pertanto, sotto questi aspetti, ampiamente confermato.

## I traffici marittimi

Passando ad indicatori con effetto più immediato sulla movimentazione portuale, l'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO) ha dovuto a sua volta rivedere al rialzo le stime di marzo 2021, passando dall'8% al 10.8% per l'anno corrente e con una crescita ulteriore del 4.7% nel 2022.

Il rallentamento della crescita è un effetto del ritorno ai volumi di scambio delle merci ai livelli pre-pandemici. L'analisi del WTO richiama le note criticità che colpiscono oggi le catene logistiche mondiali, come il documento della BCE: la scarsità di semiconduttori

e le congestioni degli scali portuali sono ritenute fattori di impatto a livello regionale, ma non presentano al momento elementi tali da far prevedere impatti di larga scala. Un possibile fattore di criticità di larga scala, avvisa il report, potrebbe essere la recrudescenza della pandemia in alcune regioni in via di sviluppo. Sotto questo aspetto, va valutato l'impatto di uno sbilanciamento nell'accesso al vaccino nelle diverse aree del mondo.



**Volume mondiale scambi merci 2015-2022. Fonte: WTO e UNCTAD per dati di volumi di traffico; WTO per le previsioni.**

Per quanto riguarda il Pil Italiano, il bollettino 3/2021 della Banca d'Italia evidenzia come l'economia del Paese abbia registrato una variazione del PIL lievemente positiva nel primo trimestre 2021, a differenza degli altri principali paesi dell'area dell'euro, dove si è registrata una caduta del prodotto. Nel corso dei mesi la crescita si è accentuata, favorita dal graduale allentamento delle restrizioni. La ripresa risulta essere sospinta soprattutto dagli investimenti. Anche se i consumi sono in ripresa, rimane elevata la propensione al risparmio. Le esportazioni dell'Italia sono aumentate, in linea con il contesto di rafforzamento del commercio mondiale. La Banca d'Italia stima nel terzo trimestre 2021 una crescita in media d'anno attualmente valutabile al 5,1 per cento del PIL, che proseguirebbe nel biennio successivo (a ritmi del 4,4 nel 2022 e del 2,3 nel 2023). In questo quadro il PIL tornerebbe sui livelli precedenti la crisi pandemica nella seconda metà del prossimo anno, trainato dagli investimenti del PNRR.

## II PNRR

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 di 222,1 miliardi. 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, vengono spese negli anni 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*.

L'allegato infrastrutture al DEF 2021 (*Dieci anni per trasformare l'Italia*) inserisce la dimensione della sostenibilità come fattore trasversale delle politiche di rinnovato investimento infrastrutturale. I programmi portuali, all'interno dei quali vengono ricompresi i singoli interventi e progetti, rappresentano categorie tematiche omogenee come segue:

- manutenzione del patrimonio pubblico demaniale: il programma include interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale, comprese le infrastrutture logistiche in uso al Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera adeguandole alla normativa antisismica e alla normativa in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, nonché favorendo l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- digitalizzazione della logistica e dei porti: il programma di digitalizzazione della logistica e dei porti italiani include quelle azioni tipo già intraprese negli ultimi anni, come il preclearing e l'implementazione dei fast corridors in ambito doganale, lo sviluppo del Port Management Information System, ovvero l'implementazione della European Maritime Single Window e dei Port Community Systems. Rientrano nel presente programma anche le risorse e gli interventi che verranno cofinanziati nel quadro dell'Investimento 2.1 del PNRR: Digitalizzazione della catena logistica del M3C2.2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA consistenti sostanzialmente in interventi di realizzazione o di upgrading dei Port Community Systems portuali, la loro integrazione nonché l'interoperabilità tra questi ultimi e la Piattaforma logistica nazionale (PLN). 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.);
- ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti: il programma prevede di completare le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e dell'area di influenza di ciascun porto. Disegna un sistema di interventi coordinati che consentano di sviluppare servizi intermodali rapidi, economici e affidabili. Gli interventi sono, in particolare, differenziati tra "ultimo" miglio, se ricadenti nel sedime dei porti, e "penultimo" miglio, se relativi alla competenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. **E' qui inserito il progetto relativo al nuovo collegamento tra le SS16 e il porto di Ancona;**

- ultimo miglio stradale: il programma prevede la risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani, al fine di ottimizzare la loro penetrazione di mercato nelle aree di influenza di riferimento. **E' qui inserito il finanziamento di 10 milioni di Euro (Fondo complementare) per il progetto di lungomare nord – escavo dei fondali;**
- accessibilità marittima: interventi per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre. **E' qui inserito il progetto interventi di deviazione del porto canale di Pescara, con 21,2 milioni disponibili dal DM 353 porti;**
- resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici: il programma è inserito per la prima volta nel presente documento e prevede interventi specifici tesi a sviluppare e ad adeguare le infrastrutture portuali a canoni di qualità, affidabilità e sostenibilità finalizzati a rafforzare la capacità delle infrastrutture stesse di affrontare e superare un evento climatico naturale o antropico non prevedibile **E' qui inserito il progetto Collegamento ultimo miglio con il porto di Ortona e potenziamento delle relative infrastrutture, riattivazione del tratto ferroviario del molo nord e approfondimento del fondale mediante bonifica e consolidamento della banchina, con 19,8 milioni di Euro disponibili nell'ambito PNRR;**
- efficientamento energetico e ambientale: il programma prevede l'individuazione di un cruscotto di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel PSNPL Azione 7.1 "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti". All'interno di tale programma ricadono gli interventi previsti nel Piano nazionale del cold ironing, mentre non risultano inclusi gli interventi di efficientamento energetico e gestione dei rifiuti nei porti (green ports) a valere sulle risorse del PNRR facenti capo ad un differente dicastero; **Sono qui inseriti i progetti di cold ironing per gli scali del sistema portuale per complessivi 11 milioni di Euro a valere sul fondo complementare;**
- waterfront e servizi crocieristici e passeggeri: interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere laddove necessari, e intervenire sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei waterfront urbani;
- attività industriali nei porti: interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali a valore aggiunto nei porti; **E' qui inserito il progetto di raddoppio dello stabilimento Fincantieri di Ancona, con 40 milioni di Euro disponibili a valere sul DM 353 Decreto porti;**
- aumento selettivo della capacità portuale: il programma prevede, laddove necessario in coerenza con la visione strategica delineata in precedenza, un aumento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container. **Sono qui inseriti i fondi statali per complessivi 37 milioni di Euro per le opere connesse al primo stralcio della seconda fase delle opere a mare (c.d. Banchina 27);**

**In totale, la tabella riepilogativa del DEF 2021 indica 132 milioni di risorse pubbliche dedicate alla portualità del mare adriatico centrale.**

*(Fonte: siti dei Ministeri competenti)*

#### Previsioni del traffico marittimo

Il rapporto annuale di SRM, società di ricerca focalizzata sull'economia dei Paesi Mediterranei e del Mezzogiorno d'Italia, riporta una stima in aumento del trasporto marittimo per il 2021 del 4,2% per volumi complessivi maggiori di 12 miliardi di tonnellate, superiori quindi ai livelli pre-pandemia. Il rapporto, molto più focalizzato sul traffico marittimo rispetto alle analisi macroeconomiche sopra richiamate, sottolinea la costante crescita del segmento container a partire da luglio 2020 trainato dalla domanda dell'Europa e del Nord America. Per il 2021 lo studio stima una crescita dell'8,7% e per il 2022 del 4,7%, mentre allungando le previsioni al 2025, la movimentazione container dei porti a livello mondiale dovrebbe crescere ad un tasso medio annuo del 4,8% fino ad oltre 1 miliardo di TEU entro il 2025. (a livello di aree mondiali Europa +3,9%, Africa +4,9%, Far East +5,3%, Middle East +4% e Nord America +3,6%), con la rotta Asia-Europa confermata come prima rotta mondiale del traffico contenitori. Il 27% del traffico container mondiale (500 linee regolari censite) continuerà a solcare il Mediterraneo, con navi di dimensioni sempre maggiori.

Il trasporto marittimo ha sofferto in questi anni di alcuni elementi negativi quali: lo sbilanciamento della disponibilità di stiva e container, che hanno portato ad un robusto rialzo dei noli; l'incidente del Canale di Suez nel 2020 che ha paralizzato lo snodo strategico per il Mediterraneo ed ha posto in evidenza alcune criticità della catena logistica globale. Infine, il perdurare delle tensioni geopolitiche che potrebbero impattare sui flussi dei traffici, anche marittimi, nel lungo periodo. Da questi elementi, il rapporto pone come possibile fenomeno del prossimo futuro il reshoring/nearshoring in Mediterraneo, con potenziali effetti sulle economie e mercati del lavoro locali, nonché della variazione del tipo di trasporto marittimo. A questo proposito, giova ricordare quanto già evidenziato nella relazione 2020 circa la straordinaria capacità della flotta RORO e ROPAX mediterranea di adattarsi rapidamente alla domanda di mercato. Eventuali casi di *reshoring/nearshoring* in East Med e Adriatico infatti potrebbero incrementare la domanda di servizi di linea, a vantaggio degli scali adriatici italiani.

### Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Per quanto riguarda il porto di Ancona nel corso dei primi 9 mesi del 2021 sono state movimentate complessivamente 8,12 milioni di tonnellate di merce, pari a +25,7% del 2020 e recuperando i livelli pre-pandemia (-5% sul dato 2019 pari a 8,16 milioni di tonnellate). Tutte le tipologie di traffico fanno risultare valori ampiamente positivi, con eccezione del traffico merci varie e rinfuse, componente però minoritaria dei traffici dello scalo come si evince dalla sottostante tabella:

PORTO DI ANCONA TIPOLOGIA DI TRAFFICO (gennaio- settembre 2021)	TONNELLATE	VARIAZIONE SU 2020
RINFUSE LIQUIDE	2854713	+15,2%
MERCI VARIE E RINFUSE SOLIDE	186723	-8,6%
MERCI TRAGHETTI (RORO)	4212601	+66,7%
MERCI CONTAINERS	867313	-4,7% (traffico TEU in crescita del 2%)
<b>TOTALE</b>	<b>8121350</b>	<b>+25,7%</b>

Va evidenziata la notevole crescita del traffico merci su nave traghetto, nettamente superiore anche al dato 2019, dovuta al raddoppio della linea greca da parte dell'armatore Grimaldi-Minoan a partire dallo scorso febbraio. Un dato coerente con le determinazioni prese nello scorso anno di aumentare il numero di accosti da dedicare al traffico traghetti nello scalo dorico. Si ricorda inoltre che nel corso del 2022 il Governo ellenico potrebbe assegnare la gara per la gestione del porto di Igoumenitsa, con possibili effetti sullo scenario armatoriale della linea Ancona-Igoumenitsa-Patras che continua a rappresentare l'80% del traffico merci e passeggeri su navi traghetto del porto di Ancona. Con riferimento al traffico passeggeri infine si evidenzia una netta ripresa rispetto al 2020 (615.760 passeggeri nei primi 9 mesi del 2021, +101% sul 2020) ma con dati ancora ben inferiori al 2019.

Nel porto di **Ortona** sono state movimentate tra gennaio e settembre 2021 circa 900.000 tonnellate di merci (stima ADSP, in quanto i dati di settembre sono solo parzialmente disponibili) confermando il trend di crescita dello scalo del 25% rispetto ad un 2020 già superiore al 2019. Nel porto di **Pesaro** è stata registrata una movimentazione di 4.018 passeggeri nel corso dei primi 9 mesi del 2021, pari a + 69,1% rispetto al 2020 ma inferiore del 68% rispetto al 2019.

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

La ripresa dei traffici commerciali e passeggeri pone nuovamente la criticità relativa al numero ed all'adeguatezza infrastrutturale degli accosti a disposizione degli operatori. Permane la priorità di migliorare l'accessibilità da mare e di completare quelle opere infrastrutturali in grado di aumentare l'accessibilità marittima e l'efficienza degli scali del sistema portuale per conseguire quell'adeguatezza alla dinamica dei traffici marittimi e alle altre attività connesse all'economia del mare necessaria a favorire lo sviluppo delle attività economiche da parte degli operatori.

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 2021, è stato dato impulso a molteplici azioni per il perseguimento di diversi obiettivi della politica infrastrutturale portuale, in particolare:

- a) Si sono conclusi i lavori di adeguamento strutturale della banchina d'ormeggio n. 22 del porto di Ancona, avviati a febbraio 2017, e grazie ai risparmi conseguiti nel quadro economico è stato già possibile affidare i lavori di completamento del piazzale retrostante alla banchina (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) E' stato avviato l'affidamento degli studi e delle analisi ambientali connesse alla procedura di VIA/VAS per la 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) Sono tati conseguiti i titoli urbanistici necessari ad autorizzare gli 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 da poter procedere ora con le autorizzazioni tecniche e successivo sviluppo della progettazione al livello esecutivo, 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);

- d) E' in fase conclusiva l'intervento straordinario relativo alla radice di Banchina 14 per conseguire l'operatività dell'accosto per le navi traghetto;
- e) nei porti di Pescara, Ortona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, sono proseguiti gli interventi straordinari connessi all'accessibilità marittima e alla protezione del porto di Ortona;
- f) Per il porto di Pescara, i lavori a sostegno delle locali attività della pesca – oggetto di contributo comunitario a valere sul programma FEAMP Abruzzo – sono pressoché conclusi; con ritardi connessi alle difficoltà di reperimento dei prodotti edilizi a causa della grande domanda generata dagli incentivi fiscali per il settore;

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 2020 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, vanno in primo luogo posti in evidenza gli interventi parte dei finanziamenti di cui al Piano nazionale ripresa e resilienza , sopra richiamati nella rappresentazione dei progetti connessi alle priorità di intervento delineate dal MIMS nel DEF, allegato infrastrutture.

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 stata 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) Sono inseriti i fondi relativi 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**;
- c) Sono riportati i fondi per il potenziamento delle infrastrutture a servizio della grande cantieristica navale nel porto di Ancona: **40 milioni di Euro**;
- d) Nel programma 2022 è mantenuto l'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 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).
- e) Sono previsti complessivamente **11 milioni di Euro** a valere sul fondo complementare per gli interventi di cold-ironing nei porti di Pesaro, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona;
- f) Risultano stanziati **4,5 milioni di Euro** per l'escavo per adeguamento fondali antistanti primo tratto nuova banchina rettilinea alla quota di P.R.P. (-14 mt l.m.m.) - 1° stralcio nel porto di Ancona;

- g) Sono stanziati **3,4 milioni di Euro** per la pavimentazione dei piazzali e delle banchine 19-21, interessate negli scorsi anni dalla demolizione degli impianti silos presenti. Un intervento necessario a garantire un più proficuo uso degli spazi in attesa che si completi l'iter di approvazione dell'Adeguamento tecnico funzionale in corso;
- h) Nell'anno 2022, si prevede di coprire una quota parziale delle spese connesse al progetto e ai lavori inerenti il 1° stralcio degli interventi a sostegno del trasporto intermodale nel porto di Ancona. Tale stralcio di intervento riguarda la delocalizzazione del varco doganale di accesso alla darsena Marche, l'estensione della cinta doganale e la modifica dell'organizzazione viaria.
- i) Risultano stanziati **200.000 euro** per opere finalizzate alla gestione dei sedimenti per tutti i porti del Sistema portuale.
- j) Sono previsti complessivamente 1,45 milioni di Euro per consolidare e mettere in sicurezza gli spazi "ex-Tubimar";
- k) Sono previsti i fondi necessari al dragaggio del porto di San Benedetto del Tronto: **1,8 milioni di Euro** nel 2022;
- l) Al Porto di Ortona sono previsti i fondi per il secondo stralcio della manutenzione della scogliera di protezione del molo nord: **1,5 milioni di Euro**.

In definitiva, **lo sforzo complessivo per gli investimenti programmati nel 2022 ammonta a circa 86,5 milioni euro** che, unitamente a somme già stanziata nel bilancio 2021, finanziano **il programma annuale 2022 oltre ad ulteriori interventi per circa 7,4 milioni** fra cui l'acquisizione dell'area Bunge.

Si ritiene, infine, di rappresentare che è stato nominato il Commissario della ZES Abruzzo (Zona Economica Speciale) ai sensi del DL 91/2017.

A differenza di quanto richiamato nelle precedenti relazioni, le innovazioni introdotte alla normativa se da un lato sembrano confermare la necessità di prevedere una sede amministrativa ed operativa nonché personale amministrativo dedicato, dall'altro hanno ridotto il ruolo e le funzioni del Presidente della ADSP e consentono oggi di valutare l'assegnazione al Commissario della ZES il ruolo di stazione appaltante per gli investimenti connessi al PNRR per la parte relativa alle infrastrutture della Zona economica speciale, in particolare il porto di Ortona.

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 2022, all'illustrazione delle singole poste e, in particolare, quelle di parte corrente.

*Il Commissario Straordinario  
Amm. Isp.(aus.)Giovanni Pettorino*