

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

RELAZIONE PROGRAMMATICA – BILANCIO DI PREVISIONE 2024

Quadro macroeconomico

In data 27 settembre il Consiglio dei Ministri ha deliberato la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (NADEF). Lo scenario descritto risulta differente dal medesimo documento di settembre 2022: mentre un anno fa si registrava la crescita dell'economia italiana per ben sei trimestri superiore alle aspettative, nel 2023 si registra una prima temporanea inversione di tendenza, risentendo dell'erosione del potere d'acquisto delle famiglie dovuto all'elevata inflazione, all'incertezza causata dalla guerra in Ucraina – e oggi ulteriormente acuita dalla crisi che rischia di infiammare l'intero Medio Oriente – alla sostanziale stagnazione dell'economia europea e alla contrazione del commercio mondiale, elemento quest'ultimo che impatta direttamente sulle performances dei porti. Si assiste, quindi alla concretizzazione dei segnali di raffreddamento del ciclo economico che già la NADEF 2022 indicava: effetti inflattivi, anche dovute all'instabilità dei prezzi dei prodotti energetici, indicatore della produzione industriale negativo già in alcuni periodi del 2022.

La NADEF 2023 rivede pertanto al ribasso la previsione di crescita annuale del prodotto interno lordo (PIL) in termini reali del 2023 dall'1,0 per cento del DEF allo 0,8 per cento e la proiezione tendenziale a legislazione vigente per il 2024, dall'1,5 per cento all'1,0 per cento. Resta invariata, rispetto al DEF, la proiezione tendenziale di crescita del PIL per il 2025, all'1,3 per cento, mentre quella per il 2026 migliora marginalmente, dall'1,1 per cento all'1,2 per cento.

All'interno del documento va rimarcata l'inclusione, tra le azioni strategiche per il rilancio della crescita economica del Paese, delle misure di politica industriale attiva nazionale e comunitaria per tenere nel territorio comunitario produzioni in "settori chiave" (*cit.*), quali

i semiconduttori, i pannelli fotovoltaici di nuova generazione e la fabbricazione di batterie per auto elettriche. Misure che potrebbero impattare positivamente anche sui traffici portuali.

Le previsioni di UNCTAD (Conferenza delle Nazioni Unite per il Commercio e lo Sviluppo) nel *Trade and Development report 2023* sono anche quest'anno più pessimistiche della nota NADEF nazionale. L'organizzazione conferma il forte rischio di una nuova recessione globale e definisce l'economia mondiale ad un bivio, sottoposta com'è alle pressioni dovute all'aumento dei tassi di interesse, indebolimento delle monete e rallentamento del commercio mondiale. Con riferimento a quest'ultimo aspetto, il report segnala che la crescita del commercio di beni e servizi a livello mondiale è stimata nel 2023 all'1%, **la crescita più bassa dalla conclusione della seconda guerra mondiale**. L'andamento del commercio di beni, puntualizza il report, è già negativo, e solo i servizi mostrano resilienza. Il documento conferma che l'intera architettura del commercio globale risultante dagli accordi dell'Organizzazione mondiale del commercio è oggi messa in discussione. I forti legami commerciali internazionali sono oggi rivalutati alla luce delle strategie politiche e delle criticità dimostrate dal sistema OMC di fronte a shock esogeni improvvisi come la pandemia e il raffreddamento delle relazioni internazionali conseguenti a crisi geopolitiche: *"Ciò che risulta essere già evidente è una significativa ristrutturazione del commercio mondiale, inclusa la riconfigurazione delle supply chains. Questa trasformazione pone sfide rilevanti in un periodo di raffreddamento della crescita economica, della propensione agli investimenti e di instabilità finanziaria."*

I traffici marittimi

UNCTAD registra un calo dello 0.4% dei traffici marittimi nel 2022, ma con una crescita del 2.4% nel 2023. Prosegue l'impatto negativo derivante dal conflitto ucraino, a cui si aggiunge la tensione nella regione mediorientale.

Il recente rapporto sull'economica del mare 2023 di SRM continua a porre una forte attenzione al *reshoring/nearshoring*, e alle conseguenti riconfigurazioni del traffico marittimo in termini di sviluppo delle linee short sea shipping, sia container che RORO. Non per questo le linee transoceaniche che costituiscono la spina dorsale della globalizzazione sono state archiviate. Prova ne è la continua crescita degli ordini per navi container di capacità superiore ai 15.000 TEUs, l'andamento dinamico del traffico container tra Europa e Asia, e gli investimenti della Cina consolidati nei porti mediterranei seguendo la strategia *one belt, one road*. Il rapporto

segnala, tra l'altro l'investimento nel nuovo porto di El Hamdania in Algeria, ove i lavori sono in corso per costruire il secondo porto più grande dell'Africa, che sarà gestito per 25 anni dalla Shanghai International Port Group.

IL 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 prestati 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 2024 lo svolgimento 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.).

Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Per quanto riguarda il porto di Ancona nel corso dei primi 9 mesi del 2022 sono state movimentate complessivamente 6,9 milioni di tonnellate di merce, in calo del 14,6% rispetto allo stesso periodo del 2022 e del 2019, anno precedente la crisi pandemica. Il calo consistente è connesso al traffico merci su nave traghettò a causa della riduzione del numero di toccate verificate dalla fine del 2022 per scelta di uno degli operatori presenti ad Ancona. Significativo anche il calo delle merci varie e alla rinfusa, effetto dell'impatto del ciclo economico sulla produzione locale, come previsto anche dal rapporto della Banca d'Italia presentato a giugno scorso. Minore l'effetto della contrazione del ciclo economico nel primo semestre dell'anno sul traffico di prodotti petroliferi e sul traffico container che fanno registrare modeste variazioni, anch'esse di segno negativo.

PORTO DI ANCONA DATI DI TRAFFICO (gen.-set. 2022)	TONNELLATE	PORTO DI ANCONA DATI DI TRAFFICO (gen.-set. 2023)	TONNELLATE	VARIAZIONE SU 2022
RINFUSE LIQUIDE	2.658.203	RINFUSE LIQUIDE	2.567.753	-3,4%
MERCI VARIE E RINFUSE SOLIDE	365.372	MERCI VARIE E RINFUSE SOLIDE	243.733	- 33%
MERCI TRAGHETTI (RORO)	4.207.837	MERCI TRAGHETTI (RORO)	3.253.244	- 22,7%
MERCI CONTAINERS	895.372	MERCI CONTAINERS	872.890	- 2,5%
TOTALE	8.126.784	TOTALE	6.937.620	- 14,6%

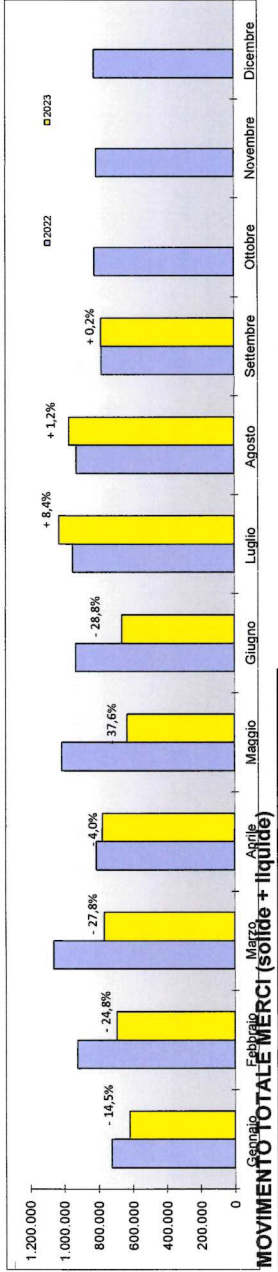
Nonostante la riduzione delle toccate nave del traffico traghetti, il numero di passeggeri in transito nello scalo ha visto una contrazione soltanto nei mesi di luglio ed agosto (-12%), compensata tuttavia da numero positivi negli altri mesi dell'anno. Complessivamente, al 30 settembre il numero di passeggeri in transito è stato di 815.575 (-1,1%).

La forte connessione tra andamento del ciclo macroeconomico e traffici portuali è evidente nei grafici sottostanti che rappresentano l'andamento complessivo nei porti di Ancona ed Ortona, a dimostrazione della diretta connessione tra economia reale e traffici portuali, come registrato anche in altri sistemi portuali nazionali. L'andamento del primo semestre è negativo, con netta ripresa nei mesi di Giugno (Ortona) e Luglio (Ancona), e progressivo rallentamento nel mese di settembre. Pur se in assenza ad oggi di un quadro nazionale complessivo, è interessante richiamare l'andamento del traffico container in Europa nel primo semestre 2023. I dati vedono 12 dei 15 principali porti con cali sino al 15%. Nel Mediterraneo si registrano i due unici segnali positivi (Gioia Tauro e Pireo), mentre il sistema portuale di Genova vede un calo dell'1,7%. Nel porto di Ancona invece, il traffico di TEUs nel primo semestre dell'anno ha mostrato un incremento del 10,9%.

MOVIMENTO TOTALE MERCI (solide + liquide)

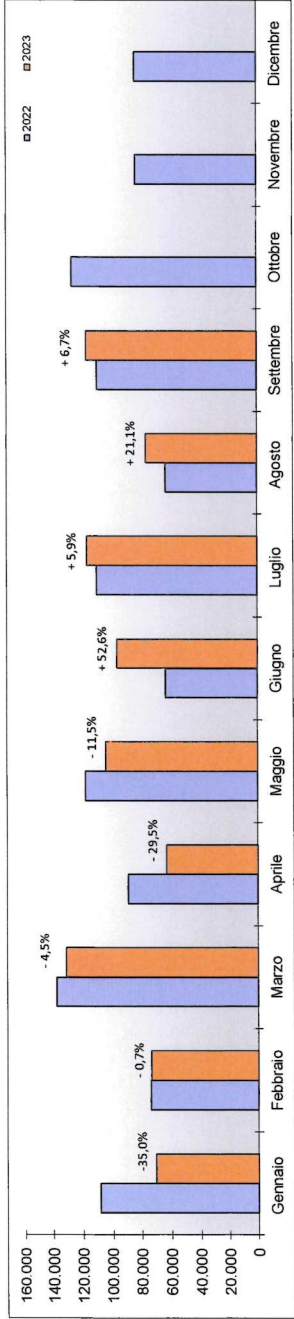
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Progressivo
2022	724.627	924.662	1.063.113	811.268	1.014.724	931.650	950.352	926.081	780.307	820.093	808.876	821.243	8.126.784
2023	619.461	695.333	767.045	778.545	633.196	663.539	1.030.146	968.700	781.655	0	0	0	6.937.620

-14,6%



	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	progressivo
2022	108.632	73.852	137.750	88.903	117.993	63.172	110.321	63.043	109.813	126.965	83.327	83.810	873.479
2023	70.632	73.348	131.617	62.706	104.369	96.391	116.860	76.360	117.187	0	0	0	849.470

-2,7%



Nel porto di Ortona sono state movimentate tra gennaio e settembre 2023 849.470 tonnellate di merci, in linea con il dato 2022. Anche nello scalo ortonese è stato registrato il calo delle merci solide (-8,3%), compensato tuttavia dall'incremento dello sbarco di prodotti petroliferi (+8%).

Complessivamente, quindi, il sistema portuale ha risentito del rallentamento del ciclo economico nel primo semestre 2023 quale effetto dell'aumento dei costi dell'energia e del conseguente duplice impatto sui consumatori: maggiori costi diretti dei prodotti energetici e impennata dei prezzi al consumo. Il calo strutturale relativo al traffico traghetti è conseguenza delle dinamiche di mercato nel settore delle autostrade del mare, elemento che – pur se temporaneo – richiama l'attenzione sulla necessità di proseguire nell'impegno di migliorare i servizi all'utenza e la qualità del sistema porto nel suo complesso. A tale proposito va segnalato il percorso avviato con Cassa Depositi e Prestiti per individuare le modalità di gestione del traffico passeggeri con un maggiore coinvolgimento dei soggetti privati, elemento di innovazione significativo in uno scalo che, con le scelte di investimento relative proprio ai traffici traghetti, intende dare un rinnovato impulso al settore.

Inoltre, in coerenza con le pianificazioni infrastrutturali delle regioni di riferimento, si intende dare maggiore evidenza al valore strategico delle linee di comunicazione trasversali che dai porti dell'ADSP raggiungono la costa tirrenica, connessione tra le autostrade del mare del Mediterraneo Orientale ed Occidentale che crea un unico corridoio marittimo tra i Balcani e la penisola iberica.

L'accordo con CDP, nell'ambito del programma InvestEU, consente di avere accesso diretto alle competenze e professionalità del Gruppo CDP per accelerare la modernizzazione del porto di Ancona e del sistema portuale. In particolare, l'Autorità di Sistema Portuale, all'interno del programma di riqualificazione dell'infrastruttura marittima del capoluogo marchigiano, intende implementare un nuovo terminal passeggeri ubicato negli spazi dell'ex complesso fieristico del Porto di Ancona per migliorare i servizi di accoglienza ai passeggeri e realizzare un centro servizi capace di servire le necessità a terra del comparto traghetti.

Inoltre, l'ADSP intende realizzare l'ampliamento del porto verso mare non solo per assicurare la delocalizzazione del traffico traghetti dal porto storico, ma per offrire una infrastruttura versatile e funzionale alle esigenze delle compagnie di navigazione (ROPAX e RORO), adatta ad un più efficiente ciclo nave e dotata di collegamento autonomo alla rete stradale e ferroviaria.

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

Passando agli specifici programmi per le infrastrutture, rimangono prioritari 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. Con riferimento a queste specifiche fonti di finanziamento si evidenzia che nel corso del 2023 sono state bandite gare d'appalto per opere relative al PNRR e al Piano nazionale complementare al PNRR per complessivi EUR 24 milioni, rispettando tutte le scadenze previste per l'impiego dei fondi, con la sola eccezione dell'intervento connesso al progetto Lungomare nord a causa della mancata implementazione delle fasi precedenti all'investimento dell'ADSP da parte di RFI, che rimane in attesa della chiusura del procedimento VIA (importo fondi ADSP: 10 milioni di Euro).

In particolare nel mese di settembre del corrente anno l'ADSP ha provveduto a bandire le procedure d'appalto per gli impianti di cold ironing nei porti di Pesaro, Ancona, S. Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona, oltre alla realizzazione dell'impianto di alimentazione per le gru semoventi sulle banchine del porto di Ortona. L'investimento complessivo è pari ad 11 milioni di Euro e rientra nel piano nazionale del cold ironing per rafforzare la sostenibilità dei porti. L'intervento più complesso riguarda l'elettificazione delle banchine traghetti del porto di Ancona, (7 milioni di Euro) intervento fondamentale per riuscire a abbattere significativamente le emissioni in prossimità del centro urbano.

Complessivamente, sono state aperte gare d'appalto a avviati lavori per complessivi 38,05 milioni di Euro e predisposte le procedure per avviare gli appalti di opere per ulteriori 11,65 milioni di Euro, rispetto ad una previsione totale di 87,1 Milioni di Euro.

Rispetto alle previsioni del programma triennale delle opere del 2023 sono stati riprogrammati interventi per complessivi 37,4 milioni di Euro, che includono i sopra richiamati 10 milioni di Euro del Lungomare nord, per motivazioni che vanno dall'aumento dei prezzi che ha reso insufficiente la copertura economica, alla mancanza della conclusione dell'iter autorizzativo ambientale o progettuale connesso a procedure più complesse. Tali interventi sono stati aggiornati alle annualità 2024 e 2025 e riguardano il porto di Ancona, con la sola eccezione dell'intervento di manutenzione straordinaria della banchina G del porto di Pesaro.

La programmazione triennale di **servizi e forniture**, implementata per la prima volta a seguito dell'ingresso in vigore del nuovo codice appalti (D. Lgs. 36/2023) **ammonta complessivamente nel 2024 a 15,62 Milioni di Euro** e assegna una particolare priorità alla progettazione degli interventi necessari a completare il Piano regolatore portuale vigente del porto di Ancona nonché a delineare il futuro assetto del porto con lo spostamento a mare dei terminal traghetti dello scalo (Penisola). Complessivamente sono allocati **1,250**

milioni di Euro per la progettazione del nuovo terminal passeggeri, la fattibilità delle alternative progettuali relative alla nuova Penisola e il completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti oltre alla Realizzazione di 430 metri della diga foranea di sottoflutto. Tale scelta è funzionale a disporre di progetti con grado di maturità adeguato per poter concorrere a livello nazionale e comunitario al reperimento delle risorse necessarie all'implementazione dei lavori.

Anche in quest'ottica vanno considerate le risorse pluriennali **(3,6 milioni di Euro nel 2024)** allocate per gli accordi quadro per servizi di ingegneria e altre analisi tecniche ed ambientali, strumento avanzato che consente con un'unica procedura di accedere con maggiore rapidità ai servizi esterni di progettazione, riducendo i tempi connessi agli affidamenti dei servizi.

Si pone in evidenza anche il ricorso alla stazione unica appaltante della Regione Marche (SUAM) per il servizio triennale di manutenzione delle strade **(1,5 Milioni di Euro nel 2024)**. Anche il potenziamento dei servizi di PCS e intelligenza artificiale riveste nel 2024 un valore consistente **(0,85 Milioni di Euro)**, risorse che saranno assorbite dai bandi PNRR in fase di assegnazione. Con riferimento al porto di Ortona, sono previsti **1,5 milioni di Euro** in servizi connessi alle progettazioni per l'attivazione dei 40 milioni di Euro assegnati dal MIT tra 2022 e 2023 per: la funzionalizzazione dell'edificio incompiuto (6 milioni), il potenziamento di banchina di riva e riva nuova (30 milioni, che si sommano al contributo PNRR per l'imbasamento della banchina di Riva per raggiungere una maggiore profondità del fondale del bacino prospiciente) e l'adeguamento strutturale di Molo Martello. **2,9 milioni di Euro** riguardano invece i porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto per i servizi di ingegneria connessi alla realizzazione delle rispettive vasche di colmata, i cui fondi per le opere sono parimenti inclusi nel programma dei lavori del 2024. Analogamente, gli altri fondi sono tutti allocati per servizi connessi alle opere di cui al programma triennale 2024 per i porti di Pescara ed Ancona.

Con riferimento alle opere, in coerenza con le previsioni e la programmazione dell'anno precedente rimangono prioritari gli investimenti relativi ai dragaggi dei porti, in ordine di urgenza: avviato il dragaggio all'imboccatura del porto di San Benedetto del Tronto, si procede ora con gli interventi relativi alle nuove vasche di colmata nei porti di Pesaro e San Benedetto – necessarie per poter programmare investimenti nei dragaggi di questi scali, nonché alla progettazione dei dragaggi sulle banchine commerciali del porto di Ancona. Analoga priorità riveste il progetto relativo alla deviazione del porto canale di Pescara. Viene inoltre, riconsiderato il progetto "Lungomare nord", rinviato al 2025 in attesa che si sbloccino le opere di competenza di RFI relative alla protezione e rettificca della linea ferroviaria adriatica in ingresso ad Ancona. si riportano di seguito i principali investimenti:

- a) Per gli interventi di **dragaggio**: si prevede di completare le procedure di adeguamento tecnico funzionale e la progettazione di fattibilità tecnico-economica al fine di aprire le relative procedure di gara relative alle vasche di colmata di **Pesaro e San Benedetto del Tronto (investimenti rispettivamente di 11 e 18 milioni di Euro)** entro il 2024. Nel porto di Ancona è programmato un investimento complessivo di **16,5 milioni di Euro** per gli interventi di dragaggio sulle banchine commerciali: si prevede entro l'anno venturo di completare la caratterizzazione e conseguire le relative autorizzazioni che consentano di avviare l'appalto dei lavori;
- b) **Per il porto di Ancona** inoltre è previsto nel 2024 l'appalto dei lavori della banchina 23 (**EUR 17 milioni**) e, a seguito dell'accordo procedimentale con Fincantieri, il completamento della progettazione per la realizzazione della seconda banchina di allestimento (**EUR 14,4 milioni**) e il conseguente bando di gara anch'esso entro il 2024;
- c) **Per il porto di Ortona** si segnala l'avvio dell'appalto relativo alla funzionalizzazione dell'edificio in stato di incompiuta, oggetto di recente finanziamento statale, per un importo complessivo pari ad **EUR 6 milioni**; le opere relative all'adeguamento strutturale di Molo Martello e potenziamento del porto di Ortona per complessivi 34,5 milioni sono programmate per l'avvio dei lavori nel 2025;
- d) **Per lo scalo di Pescara** sono previsti **EUR 21,2 milioni** per l'intervento di deviazione del porto canale, nelle more della conclusione della procedura di VIA per consentire il completamento della progettazione integrale dell'opera portuale.

Ulteriori investimenti in attività di manutenzione, efficientamento energetico e digitalizzazione previsti nel programma 2024 delle opere hanno un importo complessivo pari ad **EUR 20,99 Milioni**.

In conclusione, **lo sforzo complessivo per gli investimenti programmati nel 2024 ammonta a 125,090 milioni euro**. Di questi, 63,53 milioni riguardano interventi relativi al porto di Ancona, 14 milioni per lavori al porto di Pesaro, 18,31 milioni al porto di San Benedetto del Tronto, 22,2 milioni di Euro sono connessi ad investimenti nel porto di Pescara, 7,05 milioni al porto di Ortona. Infine, pur se non inclusi nella programmazione triennale delle opere dell'Ente, nel contesto della presente relazione programmatica vanno messi in evidenza gli interventi relativi al porto di Vasto i cui procedimenti erano stati avviati dalle altre amministrazioni prima del trasferimento dello scalo nel sistema portuale dell'Adriatico centrale. Si riporta di seguito la tabella illustrativa dei principali investimenti programmati che andranno a rafforzare la dote patrimoniale del sistema portuale.

Denominazione	Finanziamento € mln	NORMATIVA finanziamento
Attuazione delle previsioni di P.R.P. – Potenziamento e riqualificazione infrastrutturale diga foranea, molo di levante e molo martello (Titolare: Regione Abruzzo)	12,00 €	FSC 2014/2020 - Piano Operativo Infrastrutture
Potenziamento ed escavazione del porto di Vasto (Titolare: Regione Abruzzo)	1,87 €	FSC 2007-2013
Collegamento tra porto di Vasto, rete ferroviaria nazionale e retrostante zona industriale – ultimo miglio ferroviario (Titolare: RFI)	25,00 €	Contratto di programma M.I.M.S. – RFI S.p.A.
Interventi di potenziamento ed ampliamento del Porto di Vasto. Fase 1 - Banchina levante/molo martello/molo sopraflutto (Titolare: COMMISSARIO STRAORDINARIO DI GOVERNO PER LA ZES ABRUZZO)	7,65 €	Decreto Interministeriale n. 492 del 03/12/2021 (PNRR – ZES ABRUZZO)
Collegamento SS16 con il porto di Vasto. Realizzazione rotatoria di raccordo tra SS16, SP170 e viabilità zona industriale (Titolare: COMMISSARIO STRAORDINARIO DI GOVERNO PER LA ZES ABRUZZO)	1,00 €	Decreto Interministeriale n. 492 del 03/12/2021 (PNRR – ZES ABRUZZO)
TOTALE	47,52 €	

Quanto sopra premesso in linea generale, si rinvia alla relazione tecnica che accompagna l'allegato schema di bilancio di previsione 2024, all'illustrazione delle singole poste e, in particolare, quelle di parte corrente.

Il Presidente
Ing. Vincenzo Garofalo