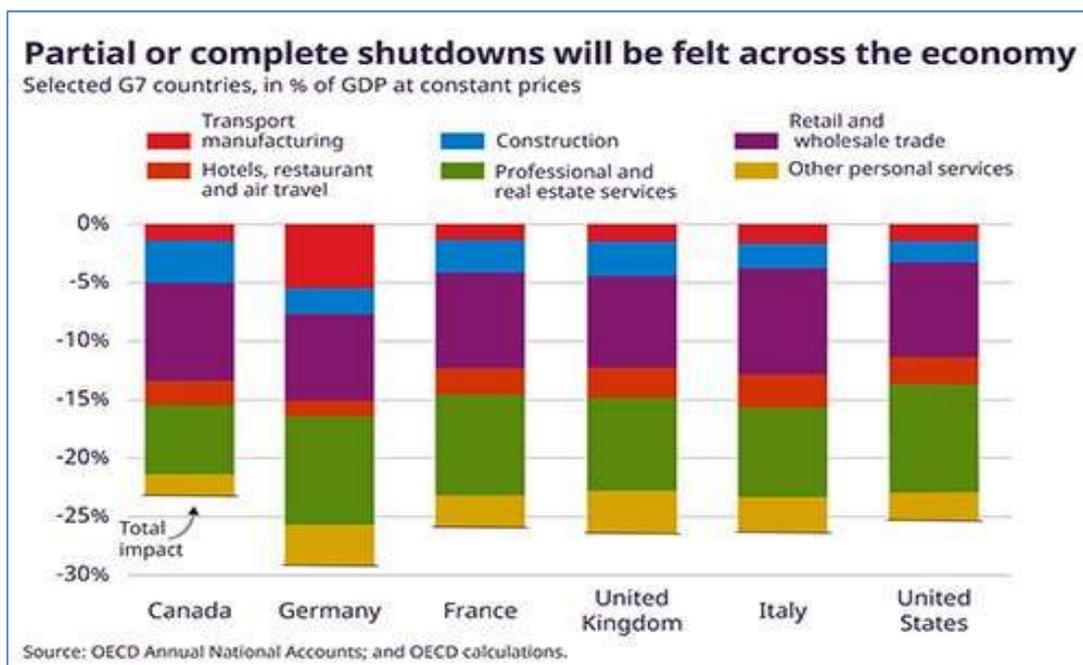
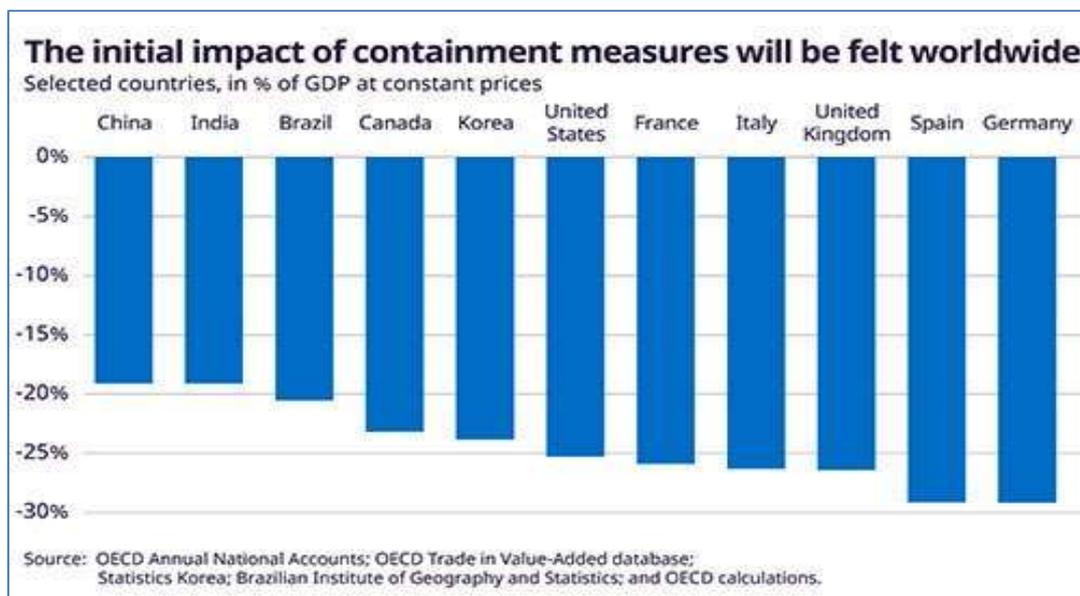


Premesso un tanto e considerato che dopo un periodo di crescita lineare dell'interscambio via mare, a seguito della nota pandemia in atto, si sta profilando a livello internazionale una nuova situazione congiunturale che interessa tutti i principali mercati e in specie le economie occidentali nelle loro relazioni con il Mediterraneo, l'Oltre Suez (Medio ed Estremo Oriente, Mar Rosso e Golfo Arabico, Sud Est Asiatico) e le Americhe, con inevitabili riflessi sui volumi del trasportato via mare (vedansi a questo proposito le ripetute cancellazioni di viaggi/nave effettuate a partire dalla metà del mese di febbraio da parte delle principali compagnie marittime) a oggi è arduo tracciare delle proiezioni circa la curva previsionale di crescita del PIL nei segmenti di mercato che possono interagire con la via Adriatica e in specie sull'andamento delle economie dei paesi emergenti del Centro Est Europa, che rappresentano il nostro core-business; di seguito due tabelle che raffigurano le previsioni formulate dall'OCSE/OECD a fine marzo e che possono costituire un riferimento

sull'andamento del PIL in tempo reale e sugli effetti nei principali comparti economici:



A fronte di un calo del PIL in media intorno al 20/25% riferito al periodo (febbraio/marzo), quello che sarà il calo su base annua è determinabile solamente in base alla durata che i provvedimenti di contenimento della

pandemia avranno nei singoli stati, tenuto anche conto degli effetti indiretti prodotti dalle relative interazioni tra le singole economie.

Confindustria nazionale ha reso note delle previsioni abbastanza pessimistiche per quanto riguarda il nostro paese nel 2020, formulando peraltro delle ipotesi di ripresa nel 2021; si riporta la tabella pubblicata sul Sole 24h a inizio aprile:

Le stime CsC per l'Italia					
Variazioni percentuali		2018	2019	2020	2021
	Prodotto interno lordo	0,8	0,3	-6,0	3,5
	Consumi delle famiglie residenti	0,9	0,4	-6,8	3,5
	Investimenti fissi lordi	3,1	1,4	-10,6	5,1
	Esportazioni di beni e servizi	2,3	1,2	-5,1	3,6
	Importazioni di beni e servizi	3,4	-0,4	-6,8	3,9
	Occupazione totale (ULA)	0,8	0,3	-2,5	2,1
	Tasso di disoccupazione (1)	10,6	9,9	11,2	9,6
	Prezzi al consumo	1,2	0,6	0,2	0,6
	Indebitamento della PA (2)	2,2	1,6	5,0	3,2
	Debito della PA (2)	134,8	134,8	147,2	144,7

(1) Valori percentuali;
 (2) valori in percentuale del Pil.
 Per il 2021 è esclusa l'attivazione degli assegni delle aliquote Iva o delle accise sui carburanti.
 ULA = unità equivalenti di lavoro a tempo pieno.
 Fonte: elaborazioni e stime Centro Studi Confindustria su dati Istat, Banca d'Italia

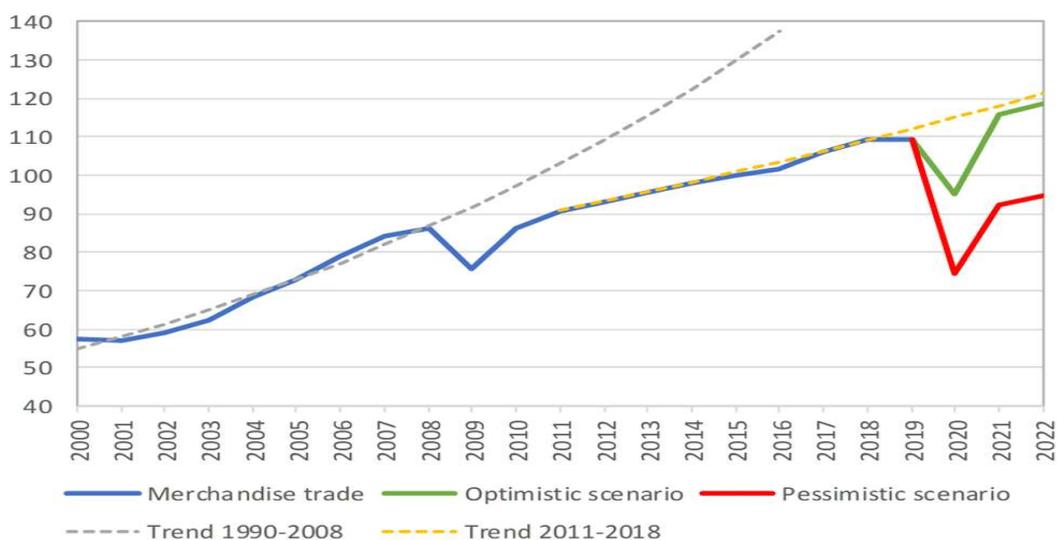
Fonte: Il Sole 24h 1/04/2020

Dai dati esposti nelle tabelle sopra riportate e dai rispettivi indicatori, appare abbastanza chiaro che nel contesto dell'Europa per il 2020 si può prevedere un generale e brusco rallentamento delle economie sia nel contesto dell'Euro area, sia nei paesi del Centro Est, il che fa ritenere che i flussi del traffico oltremare in/out su detti mercati subiranno un calo più o meno equivalente all'andamento generale del PIL, che su base annua numerosi analisti specializzati del settore prevedono ridursi entro un range tra il 3% e il 5%.

Circa il prevedibile andamento dell'interscambio a livello mondiale, la

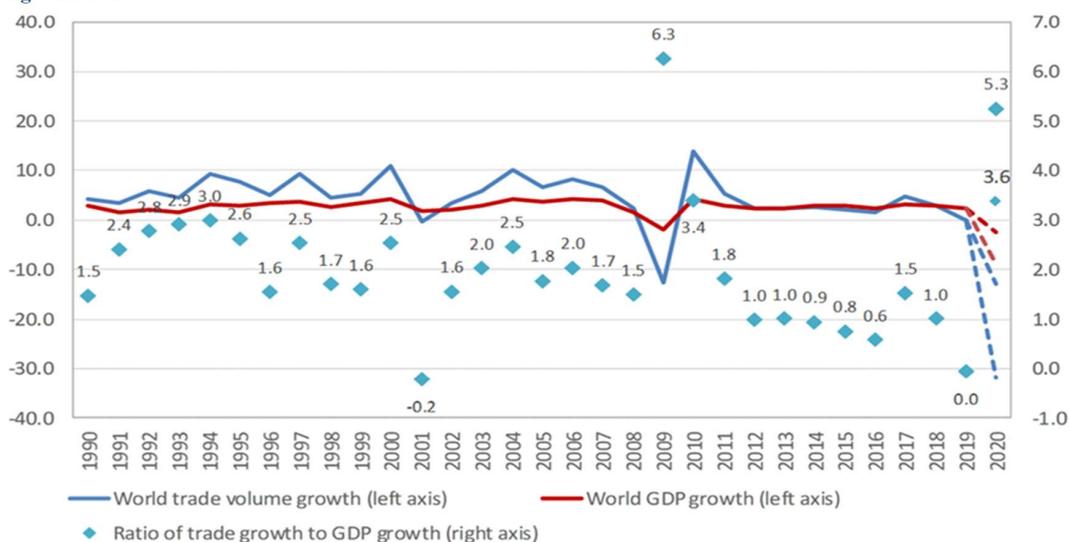
W.T.O. (World Trade Organization) ha pubblicato alcune stime circa l'effetto che la pandemia da corona virus potrà avere sui volumi del "trade" commerciale, di seguito alcune tabelle indicative, con una previsione per il 2020 che oscilla tra il -13% (ottimistica) e il -32% (pessimistica.)

World merchandise trade volume, 2000-2022 - Index, 2015=100



Ratio of world merchandise trade growth to world GDP growth, 1990-2020

% change and ratio



Merchandise trade volume 2018-2021 ¹ Annual % change

	Historical		Optimistic scenario		Pessimistic scenario	
	2018	2019	2020	2021	2020	2021
Volume of world merchandise trade ²	2.9	-0.1	-12.9	21.3	-31.9	24.0
Exports						
North America	3.8	1.0	-17.1	23.7	-40.9	19.3
South and Central America	0.1	-2.2	-12.9	18.6	-31.3	14.3
Europe	2.0	0.1	-12.2	20.5	-32.8	22.7
Asia	3.7	0.9	-13.5	24.9	-36.2	36.1
Other regions ³	0.7	-2.9	-8.0	8.6	-8.0	9.3
Imports						
North America	5.2	-0.4	-14.5	27.3	-33.8	29.5
South and Central America	5.3	-2.1	-22.2	23.2	-43.8	19.5
Europe	1.5	0.5	-10.3	19.9	-28.9	24.5
Asia	4.9	-0.6	-11.8	23.1	-31.5	25.1
Other regions ³	0.3	1.5	-10.0	13.6	-22.6	18.0

1 Figures for 2020 and 2021 are projections.

2 Average of exports and imports.

3 Other regions comprise Africa, Middle East and Commonwealth of Independent States (CIS) including associate and former member States.

Source: WTO Secretariat for trade and consensus estimates for historical GDP. Projections for GDP based on scenarios simulated with WTO Global Trade Model.

A metà aprile il Fondo Monetario Internazionale ha aggiornato le proprie stime relative al World Economic Outlook per il 2020 rispetto alle precedenti proiezioni pubblicate a gennaio, ipotizzando un calo del PIL a livello mondiale pari al -3%, con una ripresa intorno al +5,8% per il 2021.

Le economie che accuseranno le maggiori regressioni saranno nell'ordine l'Euro Area, -7,5%, gli Stati Uniti, -5,9%, la Russia, -5,5%, l'America Latina, -5,2%, mentre per i paesi emergenti dell'Asia (Cina, India e Asean) è previsto un aumento pari all'1%, con una perdita di 4,7 punti % rispetto alle precedenti previsioni formulate a gennaio; per l'Italia l'FMI prevede un calo del -9,1% nel 2020 e una ripresa del +4,8% nel 2021.

La tabella sottostante riassume per principali proiezioni formulate dal FMI:

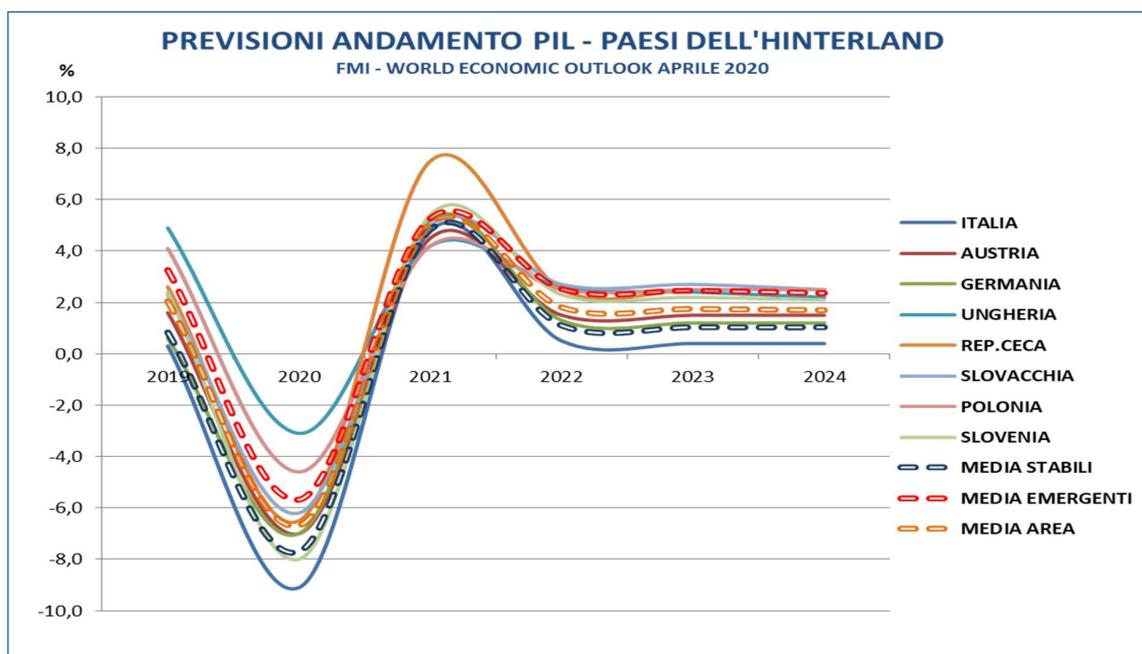
The COVID-19 pandemic will severely impact growth across all regions.

(real GDP, annual percent change)	PROJECTIONS		
	2019	2020	2021
World Output	2.9	-3.0	5.8
Advanced Economies	1.7	-6.1	4.5
United States	2.3	-5.9	4.7
Euro Area	1.2	-7.5	4.7
Germany	0.6	-7.0	5.2
France	1.3	-7.2	4.5
Italy	0.3	-9.1	4.8
Spain	2.0	-8.0	4.3
Japan	0.7	-5.2	3.0
United Kingdom	1.4	-6.5	4.0
Canada	1.6	-6.2	4.2
Other Advanced Economies	1.7	-4.6	4.5
Emerging Markets and Developing Economies	3.7	-1.0	6.6
Emerging and Developing Asia	5.5	1.0	8.5
China	6.1	1.2	9.2
India	4.2	1.9	7.4
ASEAN-5	4.8	-0.6	7.8
Emerging and Developing Europe	2.1	-5.2	4.2
Russia	1.3	-5.5	3.5
Latin America and the Caribbean	0.1	-5.2	3.4
Brazil	1.1	-5.3	2.9
Mexico	-0.1	-6.6	3.0
Middle East and Central Asia	1.2	-2.8	4.0
Saudi Arabia	0.3	-2.3	2.9
Sub-Saharan Africa	3.1	-1.6	4.1
Nigeria	2.2	-3.4	2.4
South Africa	0.2	-5.8	4.0
Low-Income Developing Countries	5.1	0.4	5.6

Source: IMF, *World Economic Outlook*, April 2020

INTERNATIONAL MONETARY FUND IMF.org

Sulla scorta di tali dati, nei paesi che costituiscono l' hinterland del Porto di Trieste, l'effetto del corona-virus sull'andamento del PIL nel 2020 produrrebbe gli effetti riportati sinteticamente nel grafico che segue:



Nei primi due mesi del 2020, secondo i primi dati diffusi da Dynamar e basati sulle statistiche internazionali di C.T.S. (Container Trade Statistics) l'andamento dell'interscambio via mare in container da e per l'Europa segna complessivamente un calo del -5,3% nelle importazioni (-14,8% dal Far East) mentre l'export ancora tiene , +3,4% (+3,2% verso il Far East). La tabella sottostante ne riporta i dati incrociati:

	Exporting region							Total Imports
	Far East	Europe	North America	Australasia	Middle East/ISC	Sub Saharan Africa	Latin America	
Far East	-9.2%	3.2%	2.4%	1.3%	5.1%	17.3%	4.1%	-4.5%
Europe	-14.8%	5.9%	3.2%	-15.5%	-1.1%	6.3%	5.0%	-5.3%
North America	-11.0%	-1.2%	-14.5%	-14.2%	7.2%	12.6%	2.5%	-7.0%
Australasia	-6.0%	-13.4%	-7.4%	1.4%	-2.8%	-19.3%	-12.8%	-6.7%
Middle East/ISC	-6.1%	8.2%	15.7%	3.8%	9.1%	27.2%	13.3%	4.3%
Sub Saharan Africa	-4.9%	4.6%	10.8%	-12.5%	10.7%	11.1%	16.1%	2.5%
Latin America	-2.3%	0.1%	-0.7%	-21.8%	4.4%	-0.9%	7.7%	0.4%
Total exports	-9.8%	3.4%	2.9%	-1.6%	5.5%	14.8%	5.2%	-3.6%

Fonte Dynamar /C.T.S.

Relativamente all'andamento del traffico del porto di Trieste nei primi tre mesi dell'anno, gli effetti principali si sono registrati nel comparto del petrolio, causa la brusca caduta delle quotazioni determinatasi a seguito del calo dei consumi prodotto dalla pandemia, in primis in Cina, a seguire negli altri mercati; fino alla fine del mese di marzo non si sono registrate sensibili variazioni dei flussi di traffico nel comparto commerciale e dei carichi intermodali (container e Ro-ro), in quanto le prime cancellazioni di navi da e per l'Estremo Oriente/Sud Est Asiatico sono state attuate a partire dalla metà/fine di febbraio, quindi essendo il round-trip articolato su periodi mediamente tra i 55/60 giorni, i primi significativi effetti probabilmente si avranno dal mese di aprile e la durata non è allo stato prevedibile.

L'impegno che ci attende già dal 2020 va pertanto indirizzato a mantenere e salvaguardare l'offerta di servizio nel comparto dei traffici intermodali e combinati, sia da e per le aree industrializzate del Nord Est Italia, dell'Austria e della Germania, sia verso i mercati del Centro-Est Europa, incluse le relazioni che vanno a valorizzare appieno la fungibilità dei corridoi TEN-T, anche in direzione Nord Europa, puntando soprattutto sull'affidabilità e sul favorevole "transit-time" dato dalla combinazione nave-treno.

Fondamentale importanza a tale fine nello sviluppo e potenziamento del lay-out portuale rivestirà il progetto già avviato di ristrutturazione e ampliamento del complesso ferroviario di Campo Marzio e dello scalo di Aquilinia, unitamente ai relativi raccordi con la zona industriale e in specie le nuove pertinenze acquisite nel comprensorio Wartsila, il nuovo collegamento con i terminali della Piattaforma Logistica/Scalo Legnami, nonché l'implementazione dell'utilizzo degli scali ferroviari di Villa Opicina, di Cervignano e del Terminal Interporto di Trieste (Ferneti) in funzione retro-

portuale, con l'obiettivo di sviluppare tale funzione già avviata in via sperimentale anche negli altri nodi logistici regionali, l'Interporto di Cervignano e l'Autoporto di Gorizia, alle spalle del sistema portuale integrato di Trieste, Monfalcone e in prospettiva Porto Nogaro.

L'aumento della capacità di inoltro via ferrovia rappresenta per tutti i comparti merceologici un fattore determinante per il mantenimento in efficienza e lo sviluppo delle attività portuali integrate in un avanzato modello logistico di "supply-chain", opportunamente supportato da livelli produttivi e occupazionali in linea con i più evoluti standard europei e finalizzato a cogliere e sviluppare appieno le opportunità che potranno in futuro sicuramente prospettarsi a seguito delle intese a suo tempo sottoscritte a livello nazionale con il Governo della P.R. of China nell'ambito della New Silk Road Initiative nonché del conseguente accordo di cooperazione stipulato direttamente dall'A.d.S.P. con la China Communications Construction Company *"con riguardo all'interesse comune a migliorare – attraverso progetti qualificati, investimenti e gestione infrastrutturale di alta qualità - il potenziale ferroviario/intermodale dei porti di Trieste e Monfalcone, in termini di capacità ferroviaria e ampiezza/qualità di servizi intermodali, sia nella regione portuale dell'Adriatico Orientale sia nel retroterra ferroviario merci dell'Europa Centrale e Orientale."*

Nel corso degli ultimi mesi del 2019 si è lavorato per definire le basi di un Accordo di Programma conseguente alla prospettata chiusura dell'area a caldo della Ferriera di Servola, gestita dal gruppo Arvedi, chiusura che è regolarmente avvenuta nella prima metà dello scorso mese di aprile.

In sintesi con tale accordo, la cui sottoscrizione fra le parti è prevista entro il mese di maggio 2020, si è tracciato il percorso delle iniziative e dei rispettivi impegni da assumersi a cura delle parti in causa, sostanzialmente articolato in

due distinte fasi, la prima relativa all'attuazione delle iniziative per la messa in sicurezza delle aree occupate dalle attività dismesse, la seconda inerente un nuovo progetto di riconversione industriale e rilancio per l'utilizzo in funzione logistico portuale delle medesime aree, il tutto in chiave di evoluzione dell'Accordo di Programma del 21 novembre 2014, tenuto peraltro conto delle intese intercorse nel frattempo fra i soggetti privati coinvolti, Acciaieria Arvedi S.p.A. e Siderurgica Triestina s.r.l. per la fase uno, soggetti cui si aggiungerà nella fase due la società ICOP S.p.A. in qualità di subentrante cessionario delle aree dismesse.

NOTA INTEGRATIVA

ASPETTI GENERALI DEL RENDICONTO

Come disposto dall'art. 22, comma 4, del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, e fino all'approvazione del nuovo regolamento di contabilità di cui all'articolo 6, comma 9, della legge n. 84 del 1994, come modificato dal decreto stesso, l'Autorità di Sistema Portuale applica il regolamento di contabilità della soppressa Autorità Portuale. Pertanto il presente rendiconto generale è redatto in conformità a tale regolamento, adottato con delibera del Comitato Portuale n. 16 del 26 giugno 2007 ed approvato dal Ministero dei Trasporti con nota MTRA/DINFR/10810 del 26 ottobre 2007, e successivamente modificato e/o integrato per recepire nuove disposizioni di legge applicabili e la versione vigente risulta essere quella adottata con delibera del Comitato Portuale n. 1 del 9 febbraio 2012 ed approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota MTRA/PORTI/Prot. n. 3926 del 26 marzo 2012.

Il rendiconto generale 2019, dodicesimo documento contabile di consuntivazione soggetto all'applicazione del nuovo regolamento in vigore il 1 gennaio 2008, è composto da:

- *il conto del bilancio, composto dal rendiconto finanziario decisionale e dal rendiconto finanziario gestionale;*
- *il conto economico;*
- *lo stato patrimoniale;*
- *la nota integrativa.*

Sono inoltre allegati al rendiconto:

- *la situazione amministrativa;*
- *la relazione sulla gestione;*
- *la relazione del Collegio dei revisori dei conti.*

Misure di contenimento della spesa

Di seguito si riassumono sinteticamente i provvedimenti vigenti finalizzati al contenimento ed alla razionalizzazione della spesa pubblica che l'AdSP è tenuta ad osservare per le diverse tipologie di spesa.

Sono state rispettate le limitazioni disposte dal decreto-legge 31 maggio 2010 n. 78 convertito con Legge 30 luglio 2010 n. 122 come specificato:

- a. spese per studi ed incarichi di consulenza, come disposto dall'art. 6, comma 7 e modificato dall'art. 1, comma 5 della Legge 30 ottobre 2013, n. 125;
- b. spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e rappresentanza, come disposto dall'art. 6, comma 8, al netto delle spese per mostre e convegni che concretizzano l'espletamento delle attività istituzionali (circolare del Ministero dell'Economia e delle Finanze n.40/2007) nonché di quelle per l'organizzazione e partecipazione a manifestazioni rientranti tra le attività istituzionali (nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. M_TRA/PORTI n. 8773 del 02/07/2009);
- c. spese per sponsorizzazioni, come disposto dall'art. 6, comma 9;

- d. spese per missioni, come disposto dall'art. 6, comma 12; per questa tipologia di spesa il superamento del limite è stato richiesto ed avvallato dai Ministeri vigilanti con l'approvazione del bilancio di previsione per l'anno 2019; le motivazioni, esposte nel documento previsionale, si riassumono nella necessità di far fronte alle maggiori spese dovute ai quotidiani trasferimenti di personale verso e dal porto di Monfalcone in conseguenza del suo accorpamento all'AdSP MAO;
- e. spese per attività di formazione, come disposto dall'art. 6, comma 13;
- f. spese per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi, come disposto dall'art. 6, comma 14 e successivamente modificato dall'art. 5, comma 2, della Legge 7 agosto 2012, n. 135 e dall'art. 15, comma 1, della Legge 23 giugno 2014, n. 89.

Le somme provenienti dalle riduzioni di spesa di cui ai punti precedenti ammontano complessivamente a € 148.167,61, e sono state versate all'entrata del bilancio dello Stato, secondo quanto disposto dall'art. 6, comma 21, della Legge 122/2010.

Sono stati inoltre rispettati i limiti riguardanti le spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili utilizzati dall'Autorità di Sistema Portuale – con riferimento a quanto disposto dall'art. 2, commi da 618 a 623, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244 e modificato dall'art. 8, comma 1, della citata Legge 122/2010; in capo a tale norma non è dovuto alcun versamento allo Stato.

E' stata versata all'entrata del bilancio dello Stato anche la somma di € 80.584,75 ai sensi dell'art. 61, comma 17 della Legge n. 133/2008 e derivante delle riduzioni di spesa disposte dalla medesima Legge; l'importo di tale versamento è identico quello disposto negli anni dal 2009 al 2018.

Relativamente ai consumi intermedi, si è provveduto a una riduzione complessiva del 15% della spesa sostenuta nel 2012, in ossequio a quanto disposto dall'art. 8, comma 3, della Legge 7 agosto 2012 n. 135, e dall'art. 50, comma 3, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito con la Legge 89/2014.

Va ricordato che per la definitiva individuazione delle tipologie di spesa soggette a riduzione si fa riferimento alla nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. n. M_TRA/PORTI/193 dd. 30 gennaio 2013, riguardante l'approvazione del bilancio di previsione per l'anno 2013. Ai fini della quantificazione, sono state prese in considerazione le seguenti tipologie di spesa:

- l'assieme della cat. 1.1.3 *“uscite per l'acquisto di beni di consumo e servizi”*, con l'esclusione delle spese legali e giudiziarie per la tutela dell'Ente;
- le spese per missioni, sia del personale che degli organi;
- le spese per interventi formativi decisi discrezionalmente dall'Ente;
- le spese promozionali non ricomprese nella predetta categoria 1.1.3.

Nel seguente prospetto si espone la composizione della spesa per consumi intermedi presa a base del calcolo, la riduzione applicata agli stanziamenti 2012, il limite di spesa e la spesa consuntivata per il 2019.

Consumi intermedi anno 2010	
<i>categoria 1.1.3 (al netto delle spese legali)</i>	1.349.911,97
<i>missioni</i>	128.043,77
<i>formazione</i>	99.763,56
<i>promozionali</i>	115.194,42
Totale consumi intermedi anno 2010	1.692.913,72
riduzione del 15% (a)	253.937,06
stanziamenti iniziali 2012 (b)	1.998.000,00
limite di spesa 2019 (b-a)	1.744.062,94
spesa sostenuta nel 2019	1.537.431,65

Come disposto dal citato art. 8, comma 3, della Legge 7 agosto 2012 n. 135, la somma di € 253.937,06, derivante dalla riduzione, è stata versata all'entrata del bilancio dello Stato.

L'ammontare complessivo dei versamenti al bilancio dello Stato nel corso del 2019, in ottemperanza alle diverse norme sopra evidenziate, è pari a € 482.689,42.

Di seguito si espongono, per verifica, i prospetti che riassumono quanto sopra esposto.

Verifica del rispetto dei limiti di spesa

Spese per consulenze	
(art. 6, comma 7, decreto-legge 31.5.2010, n. 78, convertito dalla legge 30.7.2010, n. 122)	
a) Spesa 2009	27.141,20
b) Limite di spesa 2019 (max 20%)	5.428,24
c) Spesa effettuata nel 2019	0,00
d) Somma versata al bilancio dello Stato entro il 31.10.2019 (a-b)	21.712,96

Spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità, rappresentanza	
(art. 6, comma 8, decreto-legge 31.5.2010, n. 78, convertito dalla legge 30.7.2010, n. 122)	
a) Spesa 2009	63.984,85
b) Limite di spesa 2019 (max 20%)	12.796,97
c) Spesa effettuata nel 2019 (1)	8.702,00
d) Somma versata al bilancio dello Stato entro il 31.10.2019 (a-b)	51.187,88

(1) al netto delle spese per mostre e convegni che concretizzano l'espletamento delle attività istituzionali.

Spese per sponsorizzazioni	
(art. 6, comma 9, decreto-legge 31.5.2010, n. 78, convertito dalla legge 30.7.2010, n. 122)	
a) Spesa 2009	0,00
b) Limite di spesa 2019	0,00
c) Somma versata al bilancio dello Stato entro il 31.10.2019 (a-b)	0,00

Spese per missioni nazionali e/o internazionali	
(art. 6, comma 12, decreto-legge 31.5.2010, n. 78, convertito dalla legge 30.7.2010, n. 122)	
a) Spesa 2009	61.104,24
b) Limite di spesa 2019 (max 50%)	30.552,12
c) Spesa effettuata nel 2019 (2)	* 39.801,93
d) Somma versata al bilancio dello Stato entro il 31.10.2019 (a-b)	30.552,12

(2) al netto delle spese sostenute per missioni strettamente connesse ad accordi internazionali o indispensabili per la partecipazione a riunioni presso enti ed organismi internazionali o comunitari.

* superamento del limite motivato ai sensi dell'art.6, c.12, d.l.n.78/2010; vedasi pag. 29