

Portuale di Trieste continua inoltre a fornire¹³ a titolo oneroso servizi di interesse generale ed in tale settore, con la finalità di migliorare l'efficienza operativa e la qualità del servizio offerto, ha costituito società nelle quali manterrà una quota non maggioritaria. Partecipa inoltre a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali che le sono stati affidati dalla legge¹⁴. Sono state così costituite le seguenti società:

- Adriafer s.r.l. per la gestione del servizio ferroviario svolto nell'ambito del porto¹⁵;
- Porto di Trieste Servizi s.p.a. per la gestione dei servizi di interesse generale di cui all'1, lett. A, B, C, D, F e G del DM 14 novembre 1994, successivamente trasformata in società in house con deliberazione del Comitato Portuale n. 15/2015, previa acquisizione del parere favorevole del Ministero vigilante (nota prot. U.0813314 del 17.7.2015).

E' stata inoltre costituita nel 2007 la Trieste Terminal Passeggeri s.p.a. per la gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri¹⁶; nel corso del 2011, a seguito della conclusione della procedura ad evidenza pubblica, è stata alienata la quota azionaria corrispondente al 60% del capitale sociale;

Inoltre partecipa ad altre società in posizione di minoranza, tra le quali Alpe Adria S.p.A. che – anche ai sensi delle nuove norme intervenute con il d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, art. 7 – adempie ad un ruolo strategico di “driver” logistico essenziale per lo sviluppo dei traffici

¹³ Ai sensi di quanto previsto dall'art. 23, comma quinto, legge 84/94.

¹⁴ Art. 6, comma sesto, legge 84/94, nella versione precedente alla riforma di cui al d.lgs. 169/16.

¹⁵ Di cui al D.M. 04/04/1996.

¹⁶ Di cui all'Art. 1 lettera E) del D.M. 14/11/1994.

ferroviari ed intermodali asserviti al sistema portuale nel suo complesso, garantendo la piena neutralità nei rapporti con il mercato.

Nell'anno 2009 l'Autorità Portuale ha costituito una fondazione denominata "Istituto di cultura marittimo portuale di Trieste" con la finalità di valorizzare i beni culturali del demanio marittimo e consentirne la pubblica fruizione e di svolgere iniziative di cultura e formazione professionale nel settore marittimo-portuale. A seguito della Deliberazione n. 14 del Comitato Portuale del 21 ottobre 2014, che recepisce le superiori indicazioni ministeriali, si è avviata la procedura di liquidazione della suddetta Fondazione, nominando un liquidatore, la cui attività è tuttora in corso.

Il 24 maggio 2016 è stata inoltre costituita la ALPT – Agenzia per il Lavoro Portuale del porto di Trieste s.r.l., cui l'Autorità Portuale partecipa, previa autorizzazione del Ministero Vigilante ed in via temporanea e sperimentale per la durata di un anno, al 51% del capitale sociale. La predetta Agenzia si propone l'obiettivo di una più efficace organizzazione del lavoro portuale nello scalo giuliano. Essa è operativa dal 1° ottobre 2016, a seguito dell'acquisizione dei rami d'azienda dei soggetti privati che in passato fornivano la manodopera in ambito portuale ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94.

Sono Organi dell'Autorità Portuale: il Presidente, il Comitato Portuale, il Segretariato Generale ed il Collegio dei Revisori dei Conti¹⁷.

Sono invece Organi dell'Autorità di Sistema Portuale: il Presidente, il Comitato di gestione (CG), il Collegio dei revisori dei conti¹⁸.

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Autorità, il Segretario Generale si avvale di una Segreteria tecnico-operativa, in un

¹⁷ Art. 7, comma primo, legge 84/94, nella versione precedente alla riforma.

¹⁸ Art. 7, comma primo, legge 84/94, così come modificato dal d.lgs. 169/16.

contingente e in una composizione qualitativa determinata in relazione alle specifiche esigenze dello scalo¹⁹. Il rapporto di lavoro del personale è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile²⁰. Il decreto di riforma ha tuttavia precisato che, per il personale delle Autorità di Sistema Portuale, si osservano i principi di cui al titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e che le AdSP adeguano i propri ordinamenti ai predetti principi e adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del nuovo personale dirigenziale e non dirigenziale nel rispetto dei principi di cui all'articolo 35, comma 3 del medesimo d.lgs. 165/2001²¹, ferma restando la natura privatistica dei rapporti di lavoro del personale dipendente.

La legge, nell'attribuire all'Autorità Portuale autonomia di bilancio e finanziaria, assegna alla stessa le seguenti risorse finanziarie²²:

- a) proventi derivanti da canoni di concessione demaniale di aree e banchine comprese nell'ambito portuale e di aree comprese nella circoscrizione territoriale dell'Autorità medesima, nonché da canoni di autorizzazione per l'esercizio di operazioni portuali;
- b) proventi derivanti dalla cessione di impianti;
- c) gettito della tassa portuale e della tassa di ancoraggio²³;
- d) contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- e) entrate diverse.

¹⁹ Art. 10, comma quinto, legge 84/94.

²⁰ Art. 10, comma sesto, legge 84/94.

²¹ Art. 6, comma quinto, legge 84/94, così come modificato dal d.lgs. 169/16.

²² Art. 13, comma primo, legge 84/94, invariato rispetto alla riforma di cui al d.lgs. 169/16.

²³ DPR 28/05/2009 n. 107.

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Con 59.237.193 tonnellate di merci complessivamente movimentate nel 2016, il Porto di Trieste mantiene il trend di crescita ripreso a partire dal 2010, dopo la crisi congiunturale del periodo 2008/2009, posizionandosi al primo posto a livello nazionale e confermando sul piano internazionale la propria leadership quale “gate” di accesso preferenziale al mercato del Centro Est Europa.

Rispetto al 2015, il dato generale segna un incremento del 3,68% con un andamento tendenziale decisamente positivo, in specie nei comparti ad alto valore aggiunto, quali i traffici intermodali, del carico generale e del comparto energetico-industriale, che con 1,9 Milioni di tonnellate, conferma lo sviluppo avviato già negli anni precedenti; particolare impulso in questo settore è dato dalla attività della Ferriera di Servola.

Nella tabella che segue viene rappresentato un quadro di sintesi della struttura del traffico del Porto di Trieste, suddiviso per macro-categorie merceologiche e relative modalità di trasporto, raffrontando i dati 2016 con i rispettivi dati del 2010 (primo anno post-crisi) ed evidenziando due parametri di valutazione entrambi significativi:

1. Il CAGR (incremento % annuo medio nel periodo 2010-2016) per ogni singolo comparto; rilevanti gli incrementi nei comparti del traffico contenitori e Ro-Ro, che segnano rispettivamente nel periodo considerato incrementi medi annui del 9,54% nei TEU e del 5,99% nel numero dei veicoli;
2. La composizione strutturale del traffico portuale, dato dal quale si possono trarre utili indicazioni in merito alla tendenza:

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – porto di Trieste

Rendiconto generale 2016

- Il petrolio che continua a rappresentare la componente più importante in termini di volumi, nel 2010 costituiva il 76,01% del totale, nel 2016 scende al 72,18%, pur essendo cresciuto in media del 2,81% anno;
- Il carico generale, che include le merci trasportate in container, Ro-Ro e convenzionali, nel 2010 rappresentava il 20,55%, nel 2016 sale al 24,50%. All'interno di tale dato, i traffici intermodali passano dal 17,58% al 23,37%, mentre il carico convenzionale, che nel 2016 è cresciuto del 4,88% sul 2015, rispetto al 2010 registra una sensibile diminuzione dovuta alla cessazione nel 2013 del traffico dell'acciaio in "bramme", in trasbordo per le industrie di Porto Nogaro.

PORTO DI TRIESTE - EVOLUZIONE TRAFFICO PERIODO 2010-2016 - MACRO CATEGORIE						
Descrizione		2010	INCID.%	2016	INCID.%	C.A.G.R.
Traffico complessivo		47.634.188	100,00%	59.237.793	100,00%	3,70%
rinfuse liquide		36.208.303	76,01%	42.756.341	72,18%	2,81%
petrolio greggio		35.118.794	73,73%	41.739.133	70,46%	2,92%
altre rinfuse liquide		1.089.509	2,29%	1.017.208	1,72%	-1,14%
rinfuse solide	ton	1.634.998	3,43%	1.967.984	3,32%	3,14%
carico generale		9.790.887	20,55%	14.512.968	24,50%	6,78%
(*) traffico in contenitori		3.093.692	6,49%	5.384.517	9,09%	9,68%
(*) traffico Ro-ro/Ferry		5.648.502	11,86%	8.460.376	14,28%	6,97%
traffico convenzionale		1.418.467	2,98%	667.975	1,13%	-11,80%
Contenitori, TEU	teu	281.643	-	486.499	-	9,54%
Veicoli su navi Ro-Ro		213.334	-	302.366	-	5,99%
Passeggeri		67.035	-	199.372	-	19,92%
n.ro navi (**)	nr	3.755	-	2.391	-	4,11%
(*) tare incluse						
(**) nel 2010 il conteggio navi sommava arrivi e partenze						

Nel contesto delle nuove forme di "governance" scaturite dalla recente riforma delle gestioni portuali, che ha portato alla costituzione delle Autorità di Sistema, la posizione di Trieste si rafforza ulteriormente, sia in termini territoriali e di capacità, sia strategicamente, includendo a breve nella nuova

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – porto di Trieste

Rendiconto generale 2016

Autorità del Mare Adriatico Orientale lo scalo di Monfalcone ed in prospettiva anche quello di Porto Nogaro, per cui il primato nazionale rivestito a livello di singolo porto si riconferma anche nella nuova articolazione aggregata, come evidenziato nella tabella sottostante:

2016	AdSP - traffico per macro settori merceologici-tonn.x1000					contenitori	passengeri
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE	totale gen.	rinf.liquide	carichi secchi			TEU	nr.
			totale	rinf.solide	gen.cargo		
MARE ADRIATICO ORIENTALE	64.829	42.756	22.073	5.525	16.548	487.479	199.594
MAR LIGURE OCCIDENTALE	62.574	21.736	40.838	5.106	35.733	2.352.511	4.329.828
MAR TIRRENO MERIDIONALE	53.017	17.205	35.812	340	35.471	2.762.000	7.403.470
MARE DI SARDEGNA	47.342	27.239	20.103	1.834	18.270	723.037	5.220.673
MAR TIRRENO SETTENTR.	38.897	8.400	30.497	2.498	27.999	800.475	9.597.879
MAR TIRRENO CENTRALE	35.545	5.224	30.321	6.224	24.097	872.053	8.528.615
MARE DI SICILIA ORIENTALE	33.883	25.196	8.687	1.158	7.529	49.198	243.746
MARE ADRIATICO SETTENTR.	27.008	9.032	17.976	8.882	9.094	605.875	1.777.612
MARE ADRIATICO CENTRO SETT.	25.963	4.340	21.623	10.734	10.889	234.511	47.715
MAR IONIO	24.669	5.534	19.135	13.736	5.398	375	-
MAR TIRRENO CENTRO SETT.	16.807	5.329	11.478	5.955	5.523	74.208	4.122.059
MARE ADRIATICO MERIDIONALE	16.800	3.093	13.706	6.763	6.943	73.450	2.060.372
MAR LIGURE ORIENTALE	16.076	749	15.327	1.514	13.813	1.305.205	520.600
MARE ADRIATICO CENTRALE	8.941	5.025	3.915	438	3.477	185.846	1.005.079
MARE DI SICILIA OCCIDENTALE	6.726	496	6.230	256	5.974	12.160	1.921.933
TOTALE	479.075	181.354	297.721	70.964	226.757	10.538.383	46.979.175

La tabella che segue, per pronto riferimento, illustra le nuove aggregazioni territoriali e di sistema definite dal D. Lgs. 4 agosto 2016, nr. 169:

2016	AGGREGAZIONI
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE	
MARE ADRIATICO ORIENTALE	Trieste, Monfalcone (Porto Nogaro)
MAR LIGURE OCCIDENTALE	Genova, Savona e Vado Ligure
MAR TIRRENO MERIDIONALE	Gioia Tauro, Crotone, Messina, Milazzo, Taureana di P., V.S.Giovanni, Vibo Val., R.Calabria, Tremestieri
MARE DI SARDEGNA	Cagliari-Sarroch, Olbia, Porto Torres G.A., Oristano, Poprto Scuso, Porto Vesme, S.T.Gallura
MAR TIRRENO SETTENTR.	Livorno, Capraia, Piombino, Porto Ferraio, Rio Marina e Cavo
MAR TIRRENO CENTRALE	Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia
MARE DI SICILIA ORIENTALE	Augusta, Catania
MARE ADRIATICO SETTENTR.	Venezia, Chioggia
MARE ADRIATICO CENTRO SETT.	Ravenna
MAR IONIO	Taranto
MAR TIRRENO CENTRO SETT.	Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta
MARE ADRIATICO MERIDIONALE	Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli
MAR LIGURE ORIENTALE	La Spezia, Marina di Carrara
MARE ADRIATICO CENTRALE	Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, S.B.del Tronto, Ortona
MARE DI SICILIA OCCIDENTALE	Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani

Nell'ambito del "range portuale" del Nord-Adriatico ed in una logica di

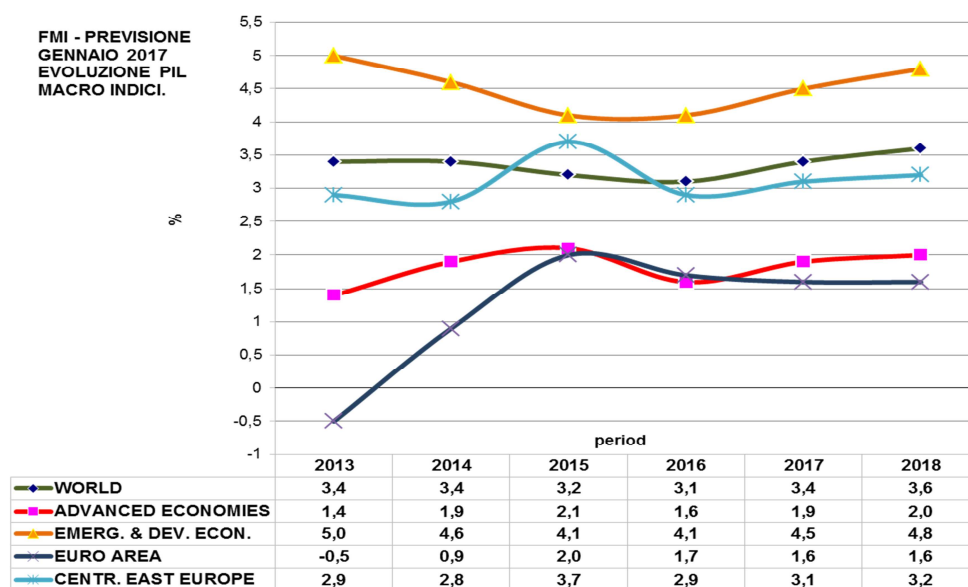
sistema, Trieste copre un ruolo che va sostanzialmente ad affiancarsi agli scali di Venezia e Ravenna - strettamente funzionali al sistema industriale del Nord Est Italia - ed in generale alla portualità nazionale, ricoprendo una rilevante posizione nella gestione dei flussi dei traffici internazionali, pur trovandosi a competere con i vicini concorrenti esteri di Capodistria e Fiume, i quali interagiscono sul comune bacino terrestre di primario riferimento, costituito dalle aree dei paesi emergenti del Centro-Est Europa.

In questo scenario, il Porto di Trieste risulta vincente nelle relazioni che interessano l'area del Sud Germania (Baviera e Baden Württemberg), soprattutto a seguito anche delle recenti nuove variabili determinatesi nell'ambito delle grandi alleanze armatoriali del comparto full-container, ed inoltre estende la propria influenza anche sulle più lunghe direttrici del Corridoio Adriatico Baltico nel settore del trasporto ferroviario combinato, sostenuto dalle relazioni di interscambio Europa-Turchia e paesi contermini.

Su tale versante è più che confortante il risultato da noi conseguito nel 2016 nel trasporto ferroviario in termini di treni effettuati: nr. 7631 treni in arrivo e partenza, con un incremento del 27,61% rispetto al 2015.

Premesso un tanto e considerato che la situazione congiunturale che ha interessato il mercato europeo negli ultimi anni sembra sostanzialmente superata, anche alla luce della ripresa generale dei volumi dell'interscambio via mare - dato recentemente confermato dall' Harpex Shipping Index²⁴, salito nei primi tre mesi del 2017 del 40% - è opportuno focalizzare l'attenzione sulle proiezioni circa la curva previsionale di crescita del PIL nei segmenti di mercato che possono interagire con la via Adriatica; di seguito le proiezioni aggiornate con le stime del F.M.I. formulate nel gennaio scorso:

²⁴ L'Harpex Shipping Index, un indice che rappresenta l'andamento dei noli marittimi delle spedizioni containerizzate

*Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – porto di Trieste**Rendiconto generale 2016*

Dai dati esposti nella tabella sopra riportata e dai rispettivi indicatori, appare abbastanza chiaro che nel contesto dell' Europa allargata, a fronte di una ancora modesta crescita delle economie dell' Euro-area prevista per il 2017-2018 al + 1,6%, viene riconfermata una più ampia crescita dei paesi del Centro Est Europa, dal 3,1% nel 2017 al 3,2% nel 2018, il che fa ritenere che i flussi del traffico oltremare in/out per dette aree aumenteranno almeno in quantità equivalente, considerato che detti paesi sono forti importatori dalla Cina e dall' Estremo Oriente.

L'impegno che ci attende già dal 2017 va pertanto indirizzato a consolidare l'offerta di servizio nel comparto dei traffici intermodali e combinati, sia da e per le aree industrializzate del Sud Germania, sia verso i mercati dell' Est Europa, estendendo su tale versante le relazioni che puntano a valorizzare appieno la fungibilità dei corridoi TEN-T, anche in direzione Nord, puntando soprattutto sul favorevole "transit-time" dato dalla combinazione

nave-treno.

Di fondamentale importanza a tale fine nello sviluppo e potenziamento del lay-out portuale rivestirà il progetto di ristrutturazione ed ampliamento del complesso ferroviario che fa capo a Campo Marzio, in tutte e tre gli impianti che lo compongono, quello interno al porto nuovo, quello di arrivo e partenza e quello che va a collegare i terminali della Piattaforma Logistica/Scalo Legnami e delle aree del porto industriale. L'aumento della capacità di inoltro via ferrovia rappresenta per tutti i comparti merceologici un fattore determinante per lo sviluppo delle attività portuali integrate in un avanzato modello logistico di “supply-chain”, opportunamente supportato da livelli produttivi ed occupazionali in linea con i più evoluti standard europei.

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 2016, nono 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

In materia di razionalizzazione della spesa pubblica sono stati adottati, nel corso degli anni, provvedimenti finalizzati al suo contenimento. Di seguito sono sinteticamente riassunte le norme vigenti relativamente alle specifiche 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;

- e. spese per attività di formazione, come disposto dall'art. 6, comma 13;
- f. compensi spettanti al Presidente, al Collegio dei revisori dei conti ed ai membri del Comitato Portuale per i gettoni di presenza riconosciuti, come disposto dall'art. 6, comma 3 e come successivamente modificato dall'art. 5, comma 14, della Legge 7 agosto 2012, n.135;
- g. 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;
- h. spese per manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili utilizzati dall'Autorità Portuale, come disposto dall'art. 2, commi da 618 a 623, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244 e come modificato dall'art. 8, comma 1, della citata Legge 122/2010

Le somme provenienti dalle riduzioni di spesa di cui ai punti precedenti ammontano complessivamente a € 190.004,38, e sono state versate all'entrata del bilancio dello Stato, secondo quanto disposto dall'art. 6, comma 21, della Legge 122/2010.

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 2015.

Relativamente ai consumi intermedi, si è provveduto a una riduzione complessiva del 15% della spesa sostenuta nel 2012, in ossequio a quanto

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.

Sono inoltre state rispettate le limitazioni di cui all'art. 1, comma 141, della Legge n. 228/2012, secondo cui non possono essere effettuate spese di ammontare superiore al 20 per cento della spesa sostenuta in media negli anni 2010 e 2011 per l'acquisto di mobili e arredi. In ossequio a quanto disposto al successivo comma 142 del medesimo articolo della citata Legge, l'importo derivante dalla riduzione di spesa ed ammontante a € 30.033,71 è stato versato all'apposito capitolo d'entrata del bilancio dello Stato.

Il tutto è verificabile nei prospetti esposti alle pagg. 35 - 38.

Sono state infine versate all'entrata del bilancio dello Stato le somme derivanti dalla riduzione del 50% dei compensi spettanti a dipendenti pubblici per attività di collaudo come disposto dall'art. 61, comma 9, della Legge 6 agosto 2008, n. 133 per complessivi € 18.432,53.

L'ammontare complessivo dei versamenti al bilancio dello Stato nel corso del 2016, in ottemperanza alle diverse norme sopra evidenziate, è pari a € 572.992,43.

Indicatore di tempestività dei pagamenti

Come previsto dall'art.33, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, così come modificato dall'art.8, comma 1, lettera c), del Decreto Legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito dalla Legge 23 giugno 2014, n. 89, le pubbliche amministrazioni pubblicano, con cadenza annuale, un indicatore dei propri tempi medi di pagamento relativi agli acquisti di beni, servizi e forniture, denominato “*indicatore annuale di tempestività dei pagamenti*” che, ai sensi dell'art. 41 della stessa Legge 89/2014, dev'essere allegato alle relazioni ai bilanci consuntivi.

Tale indicatore è calcolato come la somma, per ciascuna fattura emessa a titolo corrispettivo di una transazione commerciale, dei giorni effettivi intercorrenti tra la data di scadenza della fattura o richiesta equivalente di pagamento e la data di pagamento ai fornitori moltiplicata per l'importo dovuto, rapportata alla somma degli importi pagati nel periodo di riferimento.

Indicatore annuale di tempestività dei pagamenti anno 2016	- 6,32 gg.
---	-------------------

IL CONTO FINANZIARIO

Il conto finanziario espone al 31 dicembre 2016 un **avanzo di amministrazione di € 14.355.102,64**, che risulta così formato:

Avanzo di amministrazione al 31/12/2015	12.907.681,47
Gestione di competenza	- 1.133.161,12
Variazione ai residui	2.580.582,29
Avanzo di amministrazione al 31/12/2016	14.355.102,64

e che è altresì dimostrato dalle seguenti poste:

Fondo cassa al 31/12/2016	36.257.882,43
Residui attivi	69.177.477,36
Residui passivi	- 91.080.257,15
Avanzo di amministrazione al 31/12/2016	14.355.102,64

Tale avanzo di amministrazione risulta essere completamente disponibile.

Nel corso del 2016 sono stati assunti con deliberazioni del Comitato Portuale n. 2 provvedimenti di variazione al bilancio di previsione, regolarmente approvati dai Ministeri vigilanti. Con la variazione n. 1 si sono assestati gli stanziamenti di cassa ed il fondo iniziale di cassa a seguito dell'approvazione del conto consuntivo 2015. La variazione n. 2, riguardante sia la competenza che la cassa, ha comportato maggiori entrate per m.€ 6.010 e maggiori uscite per m.€ 17.818, prevedendo anche il parziale utilizzo dell'avanzo di amministrazione per m.€ 11.808.

Sono inoltre stati adottati, successivamente alla variazione n. 2 e in ossequio a quanto disposto dall'art. 14, comma 3, del regolamento di amministrazione e contabilità, due provvedimenti con cui sono state disposte