

Società Controllate e Collegate (quote detenute al 31.12.2004)
--

APVHolding Srl (100 %)

L'Assemblea del socio unico, convocata in data 28 maggio 2004, ha deliberato l'approvazione del bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2003, che ha chiuso con una utile di € 1.477.675,00 al netto delle imposte. E' stato deliberato, inoltre, di destinare l'utile a copertura delle perdite pregresse, per il 10 % a riserva legale e per il restante a riserva straordinaria.

In data 27 ottobre 2004 l'Assemblea straordinaria di detta Società ha deliberato la trasformazione in Società per azioni e, conseguentemente, il capitale sociale, che ammonta a € 65.000.000,00, risulta rappresentato da 65.000.000 di azioni del valore nominale di € 1 ciascuna; la medesima Assemblea ha deliberato altre modifiche allo Statuto societario anche in adeguamento al D.Lgs. 17.10.2003, n.6 e successive modificazioni ed integrazioni.

Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l. (53,20 %)

L'Assemblea dei soci, riunitasi il 14 maggio 2004, ha approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2003, che ha chiuso in utile.

L'Assemblea ordinaria dei soci del 29 settembre 2004 ha deliberato modifiche allo Statuto societario anche in adeguamento al D.Lgs. 17.10.2003, n.6 e successive modificazioni ed integrazioni.

CFLI – Consorzio per la Formazione Logistica Intermodale (86,12 %)

L'Assemblea consortile, riunitasi l'8 marzo 2004, ha approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2003 che, come prevede la normativa sui consorzi, ha chiuso in pareggio.

L'Assemblea, riunitasi nuovamente il 17 marzo 2004, ha deliberato la nomina dei nuovi componenti del Consiglio Direttivo e del Revisore Unico dei Conti.

Importanti Società Partecipate

Autovie Venete S.p.A. (0,0038%)

La Società gestisce l'Autostrada Venezia – Trieste.

Consorzio Portualità Intermodalità e Logistica delle Province di Venezia e Treviso S.c.a r. l.

Tale Consorzio, costituito alla fine del 2003, al quale l'Autorità Portuale partecipa, assieme agli enti locali di Venezia e Treviso, gli Interporti, la Save ed altre importanti realtà venete, con una propria quota, ha per oggetto la creazione di un Distretto per il coordinamento, lo studio, la promozione e lo sviluppo di attività logistiche nell'area del Nord Est.

Si ricorda inoltre che l'Autorità Portuale partecipa alle seguenti altre importanti società tramite la controllata APVHolding:

- Porto di Venezia Servizi S.r.l., con una partecipazione di € 1.000.000, pari al 100 %;
- Esercizio Raccordi Ferroviari, con una partecipazione di € 76.815, pari al 73,86 %;
- Teleporto Adriatico S.r.l., con una partecipazione di € 435.334, pari al 53,41521 %
- Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., con una partecipazione di € 1.107.600, pari al 35,50 %;
- Interporto di Venezia S.p.A., con una partecipazione di € 717.500, pari al 10 %;
- Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., con una partecipazione di € 1.073.350, pari al 5,13 %;
- Venice Yacht Pier S.r.l., con una partecipazione di € 25.000, pari al 5 %.
- SAVE – Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A., con una partecipazione di € 17.334, pari allo 0,133%;

Il traffico

Nel 2004 l'economia mondiale ha fatto registrare una forte crescita (+5%) con un aumento della produzione e degli scambi internazionali (+10 %). La crescita ha peraltro fatto emergere un quadro fortemente differenziato con aree geografiche in forte sviluppo e altre che stentano a riprendersi dopo un lungo periodo di stasi dell'economia. L'improvvisa espansione produttiva dell'Asia, e in particolare della Cina, ha causato una repentina impennata dei prezzi delle materie prime che si sono mantenuti a lungo sui livelli massimi. Guardando al mercato dei cambi, la svalutazione del dollaro ha favorito sul mercato internazionale i prodotti statunitensi e di quei paesi che mantengono rigido il rapporto di cambio della loro divisa rispetto al dollaro ed ha penalizzato le esportazioni dai paesi che hanno visto rafforzarsi la propria divisa rispetto al dollaro. Questo quadro congiunturale, unito al perdurare di gravi problemi strutturali che incidono profondamente sul livello di competitività, ha frenato la ripresa economica nell'area dell'euro e in particolare del nostro Paese, nel quale si è anche evidenziata una certa debolezza della domanda interna. Le importazioni e le esportazioni, e quindi gli scambi marittimi internazionali, del nostro Paese sono state negativamente influenzate da questo clima di scarsa competitività e rallentamento dell'economia.

Il traffico del nostro porto si è mantenuto su livelli elevati ed ha presentato alcuni risultati di rilievo, seppur penalizzato da problematiche legate all'accessibilità nautica. La carenza di idonei fondali ha infatti costituito un gravissimo problema ed ha causato una pesante perdita di competitività al nostro "sistema porto" con il dirottamento di alcuni flussi di traffico su altri scali.

Le statistiche mostrano una flessione del traffico complessivo pari al 1,2% (-370.862 tonnellate) che appare ascrivibile totalmente al settore petroli (-694.900 tonnellate) mentre sia il settore industriale che quello commerciale presentano andamenti positivi. La riduzione dei volumi movimentati interessa gli sbarchi (-1,5%; -386.219 t) mentre gli imbarchi si mantengono sostanzialmente stabili (+0,4%; +15.357 t).

Il settore **petroli** con 10.745.587 t presenta un calo superiore al 6% (11.440.487 t nel 2003) che riguarda in particolare gli sbarchi di greggio (-8,3%; - 521.612 t), mentre il movimento dei prodotti derivati dal petrolio si riduce complessivamente del 3,3% (- 173.288 t), con un lieve aumento quindi dell'incidenza della voce "derivati" sul totale del settore (46,6% nel

2004 contro il 45,3% del 2003). La forte flessione dei volumi sbarcati è conseguenza dell'elevato prezzo del greggio sui mercati internazionali, cresciuto del 30% tra dicembre 2003 e dicembre 2004⁴. L'industria ad alto consumo energetico si è quindi orientata verso altre fonti energetiche quali gas, carbone e, ove possibile, fonti rinnovabili⁵. L'incidenza del settore petroli sul traffico totale è pari al 36,1%.

Il settore **industriale** mostra nel complesso una leggera crescita (+0,4%; +23.438 t) e si mantiene sostanzialmente sui livelli raggiunti negli ultimi anni. Circa il 50% del traffico è costituito dallo sbarco di combustibili solidi destinati alla produzione di energia elettrica, il rimanente 50% è ripartito tra prodotti chimici (26,6% nel 2004 e 25,1% nel 2003), agroalimentare (14,1% nel 2004 e 18,4% nel 2003), rinfuse minerali (6,6% nel 2004 e 4,8% nel 2003) e fosfati e concimi (1,8% nel 2004 e 3,1% nel 2003). Lo sbarco di combustibili solidi è aumentato per effetto del già citato incremento del prezzo del petrolio sul mercato mondiale con la conseguente spinta all'utilizzo di fonti energetiche alternative, tra le quali l'industria produttrice di energia elettrica ha privilegiato il carbone. I Prodotti chimici hanno evidenziato una flessione negli sbarchi (-2,9%) e un aumento degli imbarchi (+59,1%) con una variazione complessiva positiva del 6,6% (+99.554 t). L'incidenza del settore industriale sul traffico totale è pari al 20,1%.

Il settore **commerciale**, pur risultando quello maggiormente influenzato dai problemi di accessibilità nautica, raggiunge ugualmente un nuovo record storico con oltre 13 milioni di tonnellate (+2,4%). L'incidenza del settore commerciale sul traffico totale è pari al 43,8%.

Diverso è l'andamento delle varie componenti di traffico all'interno del settore.

I prodotti agroalimentari con 1.640.382 tonnellate (+5,6%; +87.056) rappresentano circa il 10,6% (12,2% nel 2003) dell'intero traffico del settore commerciale. All'interno del comparto crescono le granaglie (+11,8%; +100.870 t) mentre subiscono una lieve flessione gli sfarinati (-2,0%; - 13.814 t). Il movimento totale (rappresentato per il 98,7% da sbarchi) si mantiene quindi nella media degli ultimi anni.

⁴ Banca d'Italia, Bollettino Economico – n. 44, marzo 2005, p. 8.

⁵ “Le fonti utilizzate per la copertura del fabbisogno energetico del Paese sono state quelle non petrolifere, che si sono confrontate con una netta riduzione della domanda di petrolio (-3,2%) e delle importazioni nette di elettricità (-10,5%).

La crescita dei consumi di gas naturale (+3,8%), l'aumento degli impieghi di carbone (+11,6%) ed il maggior apporto delle rinnovabili (+9,6%) sono gli elementi di maggior rilievo, che hanno portato ad un cambiamento nella composizione delle singole fonti...”- Eni-Studi Economici Energetici, “La domanda di energia in Italia - gennaio-dicembre 2004”, Roma, marzo 2005

I combustibili solidi si riducono del 5,4% (-38.769 t) e rappresentano il 5,3% (5,7% nel 2003) dell'intero traffico del settore commerciale. Sono rappresentati da varie tipologie di carbone e sono destinati quasi totalmente ad essere utilizzati presso i cementifici del Nord-Est d'Italia per la produzione dell'energia necessaria al ciclo produttivo ed il movimento è rappresentato per la quasi totalità (99,2%) da sbarchi. La crescita delle importazioni⁶ di clinker (fase intermedia della lavorazione del cemento), la cui trasformazione in cemento richiede soltanto processi a ridotto consumo di energia, il miglioramento nell'efficienza dei processi produttivi e il maggior ricorso di questa industria all'utilizzo di altre fonti energetiche, hanno portato ad una riduzione dei consumi di carbone che trova riscontro nella flessione degli sbarchi, anche in presenza di una espansione della produzione di cemento (+3,6% nell'Italia Settentrionale).

Le rinfuse siderurgiche sono costituite prevalentemente da ghisa e rottami di ferro destinate alle acciaierie del Nord Italia. Rappresentano il 10,4% circa dell'intero traffico commerciale (10,3% nel 2003) e segnano un +4,3% (+55.778 t) rispetto al 2003. Il 2004 avrebbe potuto raggiungere risultati più elevati se non fossero intervenuti, sul finire dell'anno, alcuni provvedimenti dell'Autorità giudiziaria che hanno creato un clima di incertezza, che tuttora permane, in merito alla possibilità di operare lo sbarco dei rottami di ferro a seguito dei dubbi interpretativi sorti circa l'applicabilità, o meno, della normativa europea in tema di trattamento dei rifiuti.

Sotto la voce "rinfuse altre" sono raccolti tutti gli altri prodotti che si presentano non condizionati in colli. Il comparto costituisce il 19% (20,6% nel 2003) dell'intero movimento commerciale e nel 2004 ha subito una flessione del 5,3% rispetto al 2003 (-137.998 t). Il comparto accoglie, tra le altre, le rinfuse legate al mercato delle costruzioni (cemento e clinker) che negli ultimi anni hanno presentato una forte dinamicità: il cemento dopo la crescita degli ultimi anni ha subito un calo del 8,7% (-85.187 t), mentre sono cresciuti gli sbarchi di clinker che hanno raggiunto quasi 1 milione di tonnellate (+6,1%; +56.312 t) e rappresentano ormai oltre il 39,4% del totale delle "rinfuse altre". Dopo il clinker è il cemento che rappresenta l'altra componente di maggior peso sul totale, con una incidenza del 36,0%. Gli sbarchi

⁶ "Si conferma anche nel 2004 la controtendenza [rispetto al calo delle importazioni di cemento, ndr] delle importazioni di semilavorato 'clinker' in consistente aumento rispetto al 2003. Nel periodo preso in considerazione [gennaio-settembre, ndr] le importazioni di clinker sono state oltre 2,2 milioni di tonnellate registrando una crescita del 16,8%." – FocusAITEC, n. 7, gennaio 2005, Roma.

costituiscono il 99,7% dei movimenti di questo comparto.

I prodotti siderurgici aumentano del 20,4% (+362.222) sulla scia della buona situazione congiunturale che ha interessato la produzione di acciaio. Questo filone di traffico costituisce il 16,4% (13,9% nel 2003) dell'intero movimento commerciale del porto di Venezia.

La voce "merci altre" (o merci varie) raccoglie tutti i prodotti condizionati in colli che utilizzano la modalità di trasporto tradizionale e non sono quindi caricati né in container, né su automezzi movimentati con sistema Ro-Ro. Queste merci registrano un incremento del 14,4% (+57.292 t) rispetto al 2003 e incidono sul totale del settore commerciale per il 3,5% (3,1% nel 2003).

Il comparto Ro-Ro presenta una flessione del 9,8% in termini di peso (-167.838 t) e di circa il 13% in termini numerici; costituisce l'11,9% (13,5% nel 2003) dell'intero movimento del settore commerciale. Gli sbarchi rappresentano circa il 40% del totale. Il calo del traffico è collegato alla chiusura di una delle linee di collegamento con la Grecia. Va segnalato che alla fine dell'anno è stata acquisita una nuova linea operante sulla stessa direttrice e i volumi di traffico stanno tornando sui livelli del 2003. Si ricorda che la quasi totalità dei volumi di traffico del comparto è classificabile come "Autostrade del Mare" secondo la più recente definizione concordata a livello europeo.

Il traffico container risulta uno dei settori maggiormente colpiti dai problemi di accessibilità nautica, anche se presenta un bilancio positivo rispetto all'anno precedente con una crescita del 2,7% in termini di peso e del 2,5% in TEU. Il comparto raggiunge infatti un nuovo record storico (290.898 TEU), ma viene frenato nel suo ritmo di espansione e l'ultimo trimestre del 2004 presenta anzi una consistente flessione (-16%) rispetto allo stesso periodo del 2003. Il traffico mostra una rapida crescita dell'incidenza dei contenitori pieni sul totale dei contenitori sbarcati (58% del 2004 contro il 50% del 2003), mentre si conferma all'imbarco una percentuale di pieni prossima al 100%. Complessivamente l'incidenza dei vuoti sul totale si abbassa dal 27,2% al 23,1%. Nel traffico container Venezia mantiene la posizione di leader in Adriatico.

Passando ad una analisi del traffico per tipo di condizionamento si può rilevare la

crescita delle merci in colli (+4,1%; +276.761 t) che rappresentano il 23,5% del totale, la lieve flessione delle rinfuse solide (-0,3%; -35.924 t) che si mantengono sopra il 35% del totale ed il calo delle rinfuse liquide (-4,7; -611.689 t) che passano dal 43,2% al 41,7% del totale. Tra le merci in colli si riduce il peso dei rotabili che perdono 167.838 t (-9,8%) e dei container che pur crescendo in termini assoluti (+2,7%; +70.512 t) crescono meno velocemente del totale e riducono quindi la loro incidenza passando dal 38,4% del 2003 al 37,9% del 2004, mentre aumenta il peso della merce su tradizionale sia in termini assoluti (+374.087 t) che in termini relativi (+15,5%), essa rappresenta il 39,8% del peso complessivo della merce in colli.

Dopo anni di forte espansione, il movimento del **settore passeggeri** subisce una battuta d'arresto con una flessione di 86.380 unità (-7,7%) che riguarda in particolare la componente traghetti (-26,2%; -89.463 pax) e in misura minore le crociere (-1,7%; -11.846 pax), mentre aumentano i passeggeri sui collegamenti di corto raggio con l'Istria e la Dalmazia (+16,0%; +14.929 pax) che però rappresentano, in termini numerici, la componente di minor peso. I croceristi rappresentano ormai oltre il 65% del totale mentre i traghetti sono passati dal 30,3% del 2003 al 24,2% del 2004 e i passeggeri su collegamenti di corto raggio si mantengono su una quota del 10%. Le cause della flessione del movimento passeggeri su navi traghetto vanno ricercate in due fenomeni che hanno interessato, sovrapponendo i loro effetti, il 2004: la concorrenza esercitata dai voli a basso costo che ha ridotto sensibilmente l'attrattiva esercitata dal passaggio via mare, che presenta prezzi e tempi di collegamento assolutamente non paragonabili con quelli offerti dal vettore aereo, e la riduzione dell'offerta in conseguenza alla chiusura di una delle due linee Ro-Pax che collegava Venezia con la Grecia. Come già evidenziato nelle note riguardanti il traffico Ro-Ro, vi sono anche per i passeggeri ottime possibilità di recupero nel 2005 a seguito dell'acquisizione, avvenuta alla fine del 2003, di una nuova linea Ro-Pax di collegamento con la Grecia, linea che ha già dato buoni risultati in termini di traffico merci e che si prevede possa dare buoni risultati anche nel settore passeggeri con l'inizio della nuova stagione. Per quanto riguarda la lieve flessione che ha interessato il comparto crociere, le cause vanno ricercate nella crisi finanziaria, e nel successivo blocco delle attività, che ha riguardato alcune delle principali compagnie di navigazione che avevano scelto Venezia quale home-port per le loro crociere nel

Mediterraneo. Fortunatamente i danni sono stati molto più contenuti di quanto fosse stato previsto in un primo momento. Infatti, dopo un iniziale periodo di blocco, le stesse navi hanno ricominciato ad effettuare i loro servizi con un altro nome e sotto la direzione di una diversa compagnia di crociere, mantenendo tuttavia il loro legame con il nostro porto. I primi dati relativi al 2005 appaiono molto lusinghieri e fanno intravedere il raggiungimento di nuovi record.