

AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA**Delibera n. 13 del Comitato Portuale del 19 aprile 2007****Approvazione Bilancio Consuntivo Esercizio 2006****Il Comitato Portuale**

- vista la Legge 28 gennaio 1994 n°84 “Riordino della legislazione in materia portuale” e successive modificazioni ed integrazioni;
- visto in particolare l’articolo 9 della citata legge e preso atto che tra le attribuzioni del Comitato Portuale rientra l’approvazione del bilancio consuntivo;
- visto il “Regolamento di amministrazione e contabilità dell’Autorità Portuale di Ravenna”, approvato con Delibera del Comitato Portuale n°9/98 del 26.02.1998, entrato in vigore in data 24.09.1998;
- presa esatta cognizione delle singole voci di entrata e di spesa del rendiconto finanziario dell’esercizio 2006;
- presa visione della Relazione del Presidente, nonché della Relazione del Collegio dei Revisori dei Conti del 16 aprile 2007 che approva le risultanze del Conto Consuntivo dell’esercizio 2006;

delibera

1) di approvare l’allegato Conto Consuntivo per l’esercizio 2006 nelle seguenti risultanze:

ACCERTAMENTI

Entrate proprie	€ 8.539.117,96
Entrate derivanti da trasferimenti in conto capitale	€ 4.559.222,51
Entrate derivanti da accensione di prestiti	€ 99.413,33
Entrate derivanti da partite di giro	€ <u>793.328,00</u>

TOTALE ENTRATE € 13.991.081,80

IMPEGNI

Spese correnti	€ 3.426.361,65
Spese in conto capitale	€ 10.312.101,93
Spese per estinzione mutui e anticipi	€ 48.455,31
Spese derivanti da partite di giro	€ <u>793.328,00</u>

TOTALE USCITE € 14.580.246,89

DISAVANZO FINANZIARIO DI COMPETENZA € 589.165,09

2) di approvare l'elenco dei residui attivi e passivi al 31.12.2006 nelle seguenti cifre complessive:

Residui attivi	€ 187.371.983,87
Residui passivi	€ 170.753.329,69

DISPONIBILITA' DI CASSA AL 31.12.2006 € 21.969.307,62

AVANZO DI AMMINISTRAZIONE AL 31.12.2006 € 38.587.955,80

3) di accertare in € 21.969.307,62 il fondo cassa alla fine dell'esercizio 2006;

4) di approvare la situazione patrimoniale alla predetta data nella seguente consistenza:

ATTIVO

✓ Immobilizzazioni materiali	€ 16.855.882,15
✓ Immobilizzazioni finanziarie	€ 1.678.569,12
✓ Crediti e residui attivi	€ 187.371.983,87
✓ Fondo di cassa	€ <u>21.969.301,62</u>
TOTALE ATTIVO	€ 227.875.736,76

PASSIVO

✓ Patrimonio Netto	€ 56.007.602,72
✓ F.do rischi ed oneri	€ 520.417,88
✓ F.do liquidazione indennità anzianità al personale	€ 594.386,47
✓ Debiti e residui passivi	€ <u>170.753.329,69</u>
TOTALE PASSIVO	€ 227.875.736,76

5) conseguentemente all'approvazione del Bilancio Consuntivo 2006 si procederà alla imputazione, alla voce "avanzo di amministrazione 2006" presente come posta autonoma tra le entrate del Bilancio di Previsione 2007, dell'esatto ammontare dell'avanzo di amministrazione al 31/12/2006 pari a € 38.587.955,80. Per effetto di tale esatta imputazione, l'avanzo di amministrazione presunto alla data del 31/12/07 risulterà essere pari a € 10.093.736,85 con un incremento di € 4.941.566,91 rispetto a quanto previsto in sede di approvazione del Bilancio Previsionale 2007;

6) di inviare copia della deliberazione per la prescritta approvazione al Ministero dei Trasporti, unitamente alla relazione del Presidente e a quella del Collegio dei Revisori dei Conti, ai sensi del comma 2, punto a), dell' art. 12 della legge 28.01.94 n. 84 e successive modificazioni e integrazioni, e di inviarne copia anche al Ministero dell'Economia e Finanze ed alla Corte dei Conti.

Di dare mandato al Presidente di apportare le eventuali modifiche non sostanziali che si rendessero necessarie alla Relazione al Bilancio Consuntivo 2006.

La votazione della presente delibera si è svolta come segue:

presenti 11

favorevoli 11

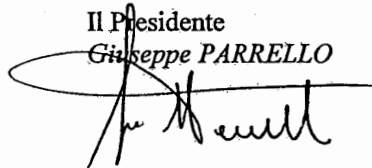
Il Segretario Generale

Guido CERONI



Il Presidente

Giuseppe PARRELLO



PAGINA BIANCA

ORGANI ISTITUZIONALI

PAGINA BIANCA

□ ORGANI ISTITUZIONALI (al 31 dicembre 2006)**Presidente**

Giuseppe **PARRELLO** Incarico conferito con D.M. 27 novembre 2003

Vicepresidente

Tiberio **PIATTELLI** C.V. Comandante Autorità Marittima
(Capitaneria di Porto di Ravenna)

Componenti del Comitato Portuale

Mauro	MINGUZZI	Direttore Agenzia delle Dogane (Direzione Circoscrizionale di Ravenna) in rappresentanza del Ministero dell'Economia e delle Finanze
Giovanni	CAPUTO	Ingegnere Capo dell'ufficio speciale del Genio Civile per le Opere Marittime di Ravenna in Rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ex Ministero dei Lavori Pubblici)
Miro	FIAMMENGHI	Regione Emilia – Romagna Consigliere
Francesco	GIANGRANDI	Presidente Provincia di Ravenna
Fabrizio	MATTEUCCI	Sindaco del Comune di Ravenna
Giuseppe	POGGIALI	Membro di giunta della C.C.I.A.A. di Ravenna per il settore industria
Luca	VITIELLO	Rappresentante della categoria degli armatori
Remo	DI CARLO	Rappresentante della categoria degli industriali
Guido	OTTOLENGHI	Rappresentante della categoria degli imprenditori di cui agli articoli 16 e 18 della Legge 84/94
Giuseppe	BENAZZI	Rappresentante della categoria degli spedizionieri
Manlio	CIRILLI	Rappresentante della categoria degli agenti e raccomandatari
Veniero	ROSETTI	Rappresentante della categoria degli autotrasportatori
Javier	CASAÑAS	Rappresentante delle Imprese Ferroviarie

Fulvio	CASADIO	Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano nel porto
Claudio	TARLAZZI	Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano nel porto
Claudio	GNANI	Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano nel porto
Enrico	CASTELLARI	Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano nel porto
Roberto	RUBBOLI	Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano nel porto
Angela	STANGHELLINI	Rappresentante dei dipendenti dell'Autorità Portuale di Ravenna
Segretario Generale		
Guido	CERONI	Incarico conferito con Delibera del Comitato Portuale n.64 del 3 dicembre 2003.

Collegio dei Revisori dei Conti *nominato con Decreto Ministeriale del 25 novembre 2003*

Per il Ministero dell'Economia e delle Finanze

- Federico **ROMEO**, membro effettivo con funzioni di Presidente;
- Brunella **CAMPANINI**, membro supplente

Per il Ministero dei Trasporti

- Felice **D'ANIELLO**, membro effettivo
- Laura **MAZZONE**, membro effettivo
- Ennio **CRISCI**, membro supplente
- Francesca **FOTI**, membro supplente

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

**AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA****RELAZIONE DEL PRESIDENTE*****SCENARIO DI RIFERIMENTO***

L'economia italiana ha chiuso il 2006 con incremento del PIL pari all'1,9%. Tale crescita, seppure modesta, ha posto fine a un lungo periodo di quasi stagnazione. Nel 2005 infatti la crescita del PIL era stata pari a zero, mentre nel 2004 era stata dell'1,2% e nel 2003 dello 0,3%.

Buono l'andamento sia delle esportazioni, aumentate del 5,3%, sia dei consumi delle famiglie (+1,5%) che degli investimenti (+2,3%).

Alla crescita hanno contribuito sia la domanda estera (+0,3%) che la domanda interna, ovvero i contributi dei consumi delle famiglie (0,9%) e degli investimenti (0,5%), tornati positivi dopo un 2005 negativo.

Il settore più dinamico è risultato quello dell'industria in senso stretto, il cui valore aggiunto è aumentato del 2,5%. Un dato peraltro ampiamente anticipato dall'andamento della produzione industriale che nel 2006 è cresciuta dell'1,8% e che lo scorso anno era calata, per il quinto anno consecutivo, dello 0,8% rispetto al 2004.

Nel 2006 le esportazioni italiane di beni in volume sono aumentate del 2,3% rispetto all'anno precedente (periodo gennaio-novembre), mentre le importazioni sono aumentate del 2,1%.

Gli ultimi dati sull'andamento della crescita mondiale sembrano confermare che l'atteso e per molti versi auspicato riequilibrio nei tassi di crescita tra le varie aree geo-economiche sia ormai in corso. Il rallentamento previsto per gli Stati Uniti, dove la crescita dovrebbe scendere dal 3,3% del 2006 al 2,5% del 2007 non dovrebbe riflettersi, se non marginalmente, sulle altre economie avanzate e su quelle dei paesi emergenti di Asia, America Latina ed Europa Centro-Orientale. Nel corso degli ultimi trimestri, infatti, alla decelerazione della crescita americana si è contrapposta un'accelerazione nell'area dell'euro ed in Giappone, mentre continuano a registrare tassi di crescita molto sostenuti sia i paesi emergenti dell'Asia e dell'America Latina che quelli del Centro Europa.

Per quanto riguarda il traffico marittimo, occorre dire che i fenomeni di crescita di un porto sono spesso soggetti a meccanismi che solo in parte possono essere riconducibili a variazioni del quadro macro-economico generale in quanto intervengono altri fattori specifici del settore che sono in grado di influenzare anche in misura rilevante lo scenario entro cui si colloca ciascun porto.

Nel 2005 il traffico marittimo mondiale delle merci pari è stato pari a 7,11 miliardi di tonnellate di merce, con un incremento del 3,8% rispetto all'anno precedente (nel 2004 l'incremento era stato del 5,3%). Lo ha rilevato il rapporto Review of Maritime Transport 2006 presentato dall'UNCTAD,

secondo il quale nel 2005 i Paesi sviluppati hanno contribuito per il 58,2% al totale merci sbarcate nel mondo e per il 38,7% a quelle imbarcate.

Sempre secondo l'UNCTAD le rinfuse liquide sono state 2.422 milioni di tonnellate, pari al 34% (+4,5% rispetto al 2004), mentre le merci secche sono state 4.687 (+3,5% rispetto al 2004), in particolare le 5 principali rinfuse solide (minerali di ferro, carbone, cereali, bauxite/alluminio e fosfato), pari a 1.701 milioni di tonnellate, sono cresciute del 7,2%, grazie soprattutto alla crescita del minerale di ferro (+9,3%).

Per i contenitori per i quali si hanno solo i dati relativi al 2004 l'incremento è stato del 12,6%.

Le tonnellate miglia complessivamente scambiate ammontano a 29.045 miliardi con un aumento del 5,1%, a testimonianza della crescita degli scambi extra-regionali. Quasi 12.000 miliardi di tonnellate miglia sono relative ai prodotti petroliferi mentre 8.610 alle 5 principali rinfuse solide.

Nel 2005 è proseguita anche la crescita della capacità della flotta mondiale, che è stata del 7,2% (era stata del 4,5% nel 2004)

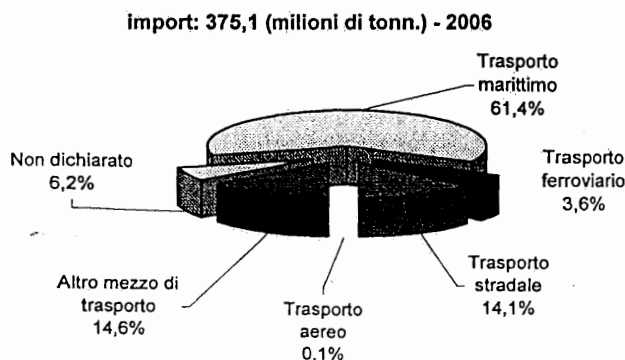
Nel corso del 2005 le consegne di nuove navi sono ammontate a 70,5 milioni di tonnellate di portata lorda, mentre 6,3 sono state le demolizioni.

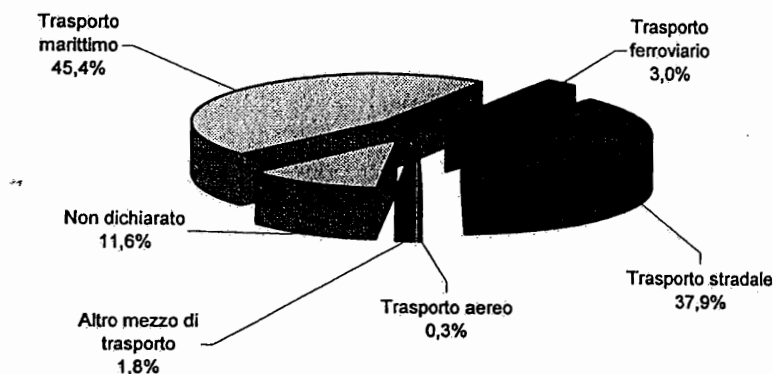
Le navi cisterna e le portarinfuse rappresentano il 72,9% della capacità della flotta mondiale (erano il 73,3% nel 2004); le navi general cargo rappresentano il 10% (erano il 10,3% nel 2004), mentre le portacontainer l'11,6% (erano il 10,9% nel 2004), con una crescita della capacità del 13,3%.

La modalità marittima rappresenta per l'Italia il principale mezzo di trasporto sia per l'approvvigionamento delle merci (61,4%) che per la spedizione dei prodotti (45,4%), come si evince dall'andamento del commercio estero per il 2006.

Come noto, esiste una grande differenza in termini volumetrici tra le merci importate ed esportate, che evidenziano per il nostro Paese un ruolo di consumatore/trasformatore:

- 375,1 milioni di tonnellate in import di cui oltre 230,3 via mare
- 136,9 milioni di tonnellate in export di cui oltre 61,1 via mare.



export: 136,9 (milioni di tonn.) - 2006

Fonte: Istat

Qualora invece si utilizzi come parametro il flusso di merci in termini di valore, la modalità marittima rappresenta soltanto il 31,9% del totale nazionale per quanto riguarda le merci in importazione ed il 25,6% per quelle in esportazione mentre via strada avviene quasi la metà degli scambi dell'Italia (39,7% in import e 49,5% in export). Va segnalata inoltre l'importanza della modalità aerea che copre circa il 5,8% in import e l'8,4% in export dell'interscambio nazionale, mentre molto basso risulta essere il ruolo attribuibile alla ferrovia, pari al 5,3% per le importazioni e all'1,8% per le esportazioni.

Per quanto riguarda il confronto tra lo scalo ravennate e i principali porti italiani, si sono presi a riferimento i dati del 2005 in quanto sono i dati ufficiali più aggiornati diffusi da Assoporti.

I più importanti porti italiani nel 2005 (dati Assoporti) hanno movimentato 493 milioni di tonnellate di merce con una crescita annua media a partire dal 2000 del 2,7%.

Nel periodo esaminato i porti adriatici hanno registrato un incremento medio annuo del 2,0%, simile a quello dei porti tirrenici (+2,3%) ma inferiore a quello dei porti isolani (+5,1%). In particolare, in Adriatico, si è registrata una diminuzione delle rinfuse liquide (-0,6% medio annuo), una lieve crescita delle rinfuse solide (+0,5%) ed un deciso incremento delle merci varie (+9,4%), grazie soprattutto all'avvio dell'operatività del terminal container di Taranto.

La movimentazione dei contenitori in Adriatico, fatta eccezione per Taranto, è cresciuta nel periodo solo dell'1%, a fronte di un +3,7% medio annuo per i porti tirrenici, escluso Gioia Tauro, e di un 11,3% per i porti di transhipment.

Dai primi dati, provvisori ed incompleti, inviatici da Assoporti e relativi al 2006 si evince che la crescita della movimentazione totale rispetto al 2005 è stata dell'1,7% (-1,2% per le rinfuse liquide,

+4,1% per le rinfuse solide, +3,5% per le merci varie), mentre per i contenitori si è registrato un incremento del 1,6%. In Adriatico i dati sono stati più positivi in quanto si è registrato un incremento complessivo del 5,5%, in particolare +2,0% per le rinfuse liquide, +2,8% per le rinfuse solide, +13,8% per le merci varie e +6,2% per i contenitori escluso Taranto.

Va rimarcato inoltre che un confronto tra Adriatico e Tirreno, basato esclusivamente su valori numerici assoluti, sconta l'effetto di Gioia Tauro, dove i contenitori e le relative merci vengono movimentati (e conteggiati) due volte, contribuendo quindi ad aumentare sensibilmente la componente relativa alle merci varie degli scali tirrenici.

Tutto ciò premesso e con riferimento alle diverse modalità di condizionamento, i porti adriatici confermano la propria leadership nel settore delle rinfuse solide (62% del totale italiano di rinfuse solide), mentre si collocano in seconda posizione sia per quanto riguarda le rinfuse liquide (37% del totale nazionale) che le merci varie (21% del totale nazionale).

Considerando i dati provvisori relativi al 2006 Ravenna ha incrementato la propria importanza tra i porti del bacino Adriatico-Ionico sia in termini di merce movimentata (14,4% rispetto al 13,5% del 2005), sia per quanto riguarda il settore merceologico delle rinfuse solide (confermatosi pari al 20,9% - nel 2005 era il 20,5%) che per le merci varie che sono passate dal 14,9% al 16,5%. In crescita anche le rinfuse liquide passate dal 6,8% al 7,3%.

Il movimento merci nel porto di Ravenna ha conosciuto una costante crescita negli ultimi due decenni, tanto da consentirgli l'inserimento tra gli scali nazionali più rilevanti in termini complessivi con punte di assoluta eccellenza per talune categorie merceologiche/mercati.

Il porto di Ravenna riveste anche un ruolo di estrema importanza nei confronti del commercio estero italiano svolto attraverso la modalità marittima, soprattutto riguardo ai Paesi Mediterranei. Da un'analisi condotta sui dati del commercio estero nazionale per il 2006 si evince infatti che attraverso Ravenna transita il 9,2% del traffico marittimo italiano che diventa il 14,6% se si escludono i prodotti petroliferi (nel 2001 tali valori erano rispettivamente pari a 7,1% e al 12,1%). Con specifico riferimento invece ai Paesi del Mediterraneo Orientale e Mar Nero si evince che Ravenna ha movimentato l'11,6% del traffico totale e il 25,8% del totale delle merci scambiate via mare dall'Italia - prodotti petroliferi esclusi.

Ruolo del porto di Ravenna nel commercio estero marittimo italiano (in volume) – 2006

Quota % di Ravenna

	quota % di RA sull'import italiano	quota % di RA sull'export italiano	quota % di RA sul commercio totale
Commercio estero italiano	10,4	4,6	9,2
Commercio estero (esclusi petroliferi)	17,1	6,9	14,6
Paesi Mediterraneo Orientale e Mar Nero	12,3	8,2	11,6
Paesi Mediterraneo Orientale e Mar Nero (esclusi petroliferi)	29,2	13,7	25,8

Fonti: Banca Dati Commercio con l'Estero – Istat; Autorità Portuale

Più nel dettaglio il porto di Ravenna nell'anno 2006, ha stabilito il proprio record di movimentazione, superando per la prima volta i 26 milioni di tonnellate (26.770.176 tonnellate) e registrando un incremento di 2,9 milioni di tonnellate rispetto al 2005 (+12,1%).

L'incremento è pari al 13,8% per gli sbarchi, che rappresentano l'89% del traffico, e dello 0,1% per gli imbarchi.

Nello stesso periodo sono attraccate 4.161 navi, 288 in più rispetto al 2005.

In termini di tipologia delle merci, l'incremento più importante registrato nell'anno è stato per le merci secche (+14,5% e 2,4 milioni di tonnellate in più).

Il buon risultato è da attribuirsi principalmente ai prodotti metallurgici, aumentati rispetto allo scorso anno di oltre 1,8 milioni di tonnellate ovvero del 45,5%, e che con 5,8 milioni di tonnellate rappresentano il 22% del totale movimentato. Il maggior incremento dei metallurgici si è registrato per le importazioni provenienti dalla Cina: nel 2005 rappresentavano il 9,5%, mentre nel 2006 il 29%, passando da 382 mila a 1,7 milioni di tonnellate. Nonostante la crescita dei prezzi dell'acciaio dettata proprio dal mercato cinese, l'aumento delle importazioni di coils ha riguardato un po' tutti i terminal che movimentano tale merce ed è da attribuirsi all'aumento della domanda dell'acciaio e ad una maggiore capacità produttiva di un importante stabilimento nel porto di Ravenna entrata a regime proprio nel 2006.

In aumento anche i minerali greggi e materiali da costruzione (+7,2%) cresciuti di oltre 500 mila tonnellate. In particolare è cresciuto l'import di clinker, passato da 580 mila a oltre 920 mila tonnellate (+36,9%) e della ghiaia (+21,6%), il primo proveniente perlopiù da Turchia, Croazia e soprattutto Cina (quasi 40%), la seconda da Croazia e Serbia e Montenegro. Lieve flessione invece dei materiali ceramici (-5,0%) che rimangono comunque superiori ai 4,5 milioni di tonnellate movimentate - soprattutto argilla proveniente dall'Ucraina e feldspato proveniente Turchia. A tale proposito occorre ricordare che il forte gelo ha bloccato le cave ucraine, e soprattutto il porto di

Mariupol, fino a fine maggio, principale porto di provenienza per l'argilla. Secondo Assopiastrelle la produzione italiana di prodotti ceramici si è attestato sui valori dello scorso anno, ovvero pari a 570 milioni di metri quadrati. Questo significa che è transitata da Ravenna circa la metà della materia prima necessaria alla produzione del distretto delle piastrelle.

Per quanto riguarda gli altri gruppi merceologici si è registrato un lieve incremento per le derrate alimentari (+1,2%), grazie soprattutto ai semi oleosi e allo zucchero, e per i combustibili minerali solidi (+8,3%) per l'aumento dello sbarco di coke, e per i concimi (+2,5%).

In aumento anche le rinfuse liquide (+9,6%) di oltre 450 mila tonnellate. Tale dato è ascrivibile perlopiù ai prodotti petroliferi (+14,3%) ed in particolare allo sbarco di olio combustibile denso diretto alla Centrale Enel di Porto Tolle (550 mila tonnellate in più rispetto allo scorso anno). Tale situazione è però solo congiunturale poiché è da attribuirsi allo sbarco eccezionale di petroliferi nei primi mesi dell'anno al terminal Enel e diretti alla Centrale di Porto Tolle, di cui temporaneamente era stata ripristinata la funzionalità in conseguenza della crisi energetica dovuta alla chiusura del gasdotto tra Mosca e Kiev. Ad oggi la centrale di Porto Tolle è praticamente ferma e viene considerata una riserva calda.

Per quanto riguarda le altre rinfuse liquide si è registrato un buon andamento per le derrate alimentari (+10,2%), in particolare per l'import di oli e di vino, melassa.

Per le merci su trailer si è riscontrato un aumento del 8,7% e di 1.967 pezzi. Sulla linea Ravenna-Catania sono stati movimentati 33.839 trailer, 999 (+3%) in più rispetto allo scorso anno; questo risultato è stato raggiunto nonostante nel mese di gennaio le due navi usualmente in servizio sulla tratta Ravenna-Catania siano state fermate per lavori di manutenzione. In crescita anche il coefficiente di riempimento delle due navi impiegate che ha superato il 95% sulla tratta nord-sud.

Il traffico container è stato pari a 162.052 TEUs, 6.538 in meno rispetto allo scorso anno (-3,9%). Occorre segnalare a tale proposito il buon risultato degli ultimi mesi che ha attenuato il segno negativo di inizio anno (infatti nel primo trimestre 2006 la flessione è stata del 13,6% rispetto al 2005, nel secondo è stata del 4,7%, nel terzo dell'8,7%, mentre nel quarto trimestre il traffico container ha segnato un +13,3%). La diminuzione complessiva è ascrivibile ai contenitori vuoti, diminuiti di 6.705 TEUs, mentre i pieni sono aumentati di 167 TEUs. Nel corso degli anni i vuoti hanno ridotto sempre più la loro quota: nel 2000 erano il 35%, mentre lo scorso anno sono stati il 19%.

La merce in container è stabile rispetto allo scorso anno. Se si considera la movimentazione container al netto del traffico Sarlis, che ha sospeso i propri servizi da settembre del 2005, risultano oltre 27.000 TEUs in più con un incremento del 17,4% rispetto al 2005.

A tale proposito occorre dire che dal mese di giugno 2006 sono tornate le navi della Zim con un servizio di linea settimanale con transhipment ad Haifa e ad Ashdod e che collega il nostro scalo a tutti i porti oltre gli stretti; a settembre è poi stato attivato un servizio feeder della United Feeder Service diretto a Malta, da cui partono collegamenti con destinazioni oltre oceano della CMA-