

**AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE**

**ESERCIZIO 2008**

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

**DELIBERAZIONE N. 5 - - 5 / 2 0 0 9**

Oggetto: rendiconto generale dell'anno 2008.

---

**II COMITATO PORTUALE,**

VISTI gli articoli 8, 9, 10 della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare l'art. 9, comma 3, lettera d), che dispone l'approvazione da parte del Comitato Portuale del conto consuntivo;

VISTI gli articoli del capo VI del titolo II rubricati "le risultanze della gestione economico-finanziaria" del regolamento di amministrazione e contabilità;

VISTO lo schema del rendiconto generale per l'anno 2008, composto dal conto di bilancio, dal conto economico, dallo stato patrimoniale e dalla nota integrativa;

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti di data 1 dicembre 2006, relativo alla nomina del Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste per la durata di un quadriennio a decorrere dalla data di notifica del medesimo;

SENTITO il Segretario Generale;

SU PROPOSTA del Presidente,

**d e l i b e r a :**

di approvare il rendiconto generale per l'anno 2008, i cui dati sintetici, espressi in Euro, sono così riassunti:

**CONTO FINANZIARIO**

Avanzo di amministrazione al 31.12.2007: + 8.530.188,09

## Gestione dei residui:

- minori residui attivi 796.693,40

- minori residui passivi 523.288,12

-273.405,28

## Risultato di competenza:

- accertamenti 54.739.616,74

- impegni 49.867.390,13

4.872.226,61

Avanzo di Amministrazione al 31.12.2008: + 13.129.009,42

**CONTO ECONOMICO**

- Avanzo economico 4.183.463

**STATO PATRIMONIALE**

- Totale attività 164.149.127

- Totale passività 150.402.144

Patrimonio netto al 31.12.2008 13.746.983

## Così suddiviso:

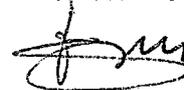
Avanzo economico esercizi precedenti 9.563.520

Avanzo economico esercizio 2008 4.183.463

La presente deliberazione è sottoposta all'approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai sensi dell'art. 12, comma 2, lett. a) e comma 3, della Legge 28 gennaio 1994 n° 84.

Trieste, 28 APR. 2009

AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE

Il Presidente  
Claudio Bonicelli

## NOTIZIE SULL'AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE

L'Autorità Portuale di Trieste è ente giuridico di diritto pubblico, dotato di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria<sup>1</sup>, alla quale sono affidati i compiti<sup>2</sup> di:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali<sup>3</sup> e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nel porto;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale<sup>4</sup>.

Competono inoltre all'Autorità Portuale, ferme restando le attribuzioni delle unità sanitarie locali competenti nonché le competenze degli uffici periferici di sanità marittima del Ministero della Sanità, i poteri di vigilanza e controllo sull'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa<sup>5</sup>.

L'Autorità Portuale è assoggettata alla vigilanza del Ministro dei Trasporti al quale sono sottoposte le delibere relative all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione, del conto

---

<sup>1</sup> Art. 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, "Riordino della legislazione in materia portuale" così come successivamente modificata ed integrata.

<sup>2</sup> Art. 6, comma primo, della citata legge 84/94.

<sup>3</sup> Così come definite dall'art. 16, comma primo, legge 84/94.

<sup>4</sup> Servizi di cui ai decreti ministeriali del 14.11.1994 e del 4.4.1996.

<sup>5</sup> Art. 24, comma 2 bis, legge 84/94.

consuntivo nonché quelle relative alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa<sup>6</sup>. La vigilanza sulle delibere riguardanti il bilancio, sia preventivo che consuntivo, è esercitata dal Ministro dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze<sup>7</sup>. Il rendiconto della gestione finanziaria è inoltre soggetto al controllo della Corte dei Conti<sup>8</sup>.

Con la dismissione delle attività portuali, precedentemente svolte dall'Ente Autonomo del Porto di Trieste, è stata realizzata la netta separazione tra il ruolo operativo, affidato a soggetti privati ed il ruolo autoritativo, affidato all'Autorità Portuale. Infatti, successivamente alla completa privatizzazione delle operazioni portuali non è più consentito all'Ente esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse<sup>9</sup>.

L'Autorità Portuale può costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche<sup>10</sup>. L'Autorità Portuale di Trieste continua inoltre a fornire<sup>11</sup> 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, e intende costituire nel prossimo futuro, società nelle quali manterrà una quota non maggioritaria. Partecipa inoltre a società esercenti attività accessorie o strumentali

<sup>6</sup> Art. 12, comma secondo, legge 84/94.

<sup>7</sup> Art. 12, comma terzo, legge 84/94.

<sup>8</sup> Art. 6, comma quarto, legge 84/94.

<sup>9</sup> Art. 6, comma 6, legge 84/94.

<sup>10</sup> Art. 6, comma sesto, legge 84/94.

<sup>11</sup> Ai sensi di quanto previsto dall'art. 23, comma quinto, legge 84/94.

rispetto ai compiti istituzionali che le sono stati affidati dalla legge<sup>12</sup>.

Sono state così costituite le seguenti società:

- ◆ Adriafer s.r.l. per la gestione del servizio ferroviario svolto nell'ambito del porto<sup>13</sup>;
- ◆ Porto Vecchio Srl per la promozione, la valorizzazione e la riqualificazione del patrimonio demaniale del Punto Franco Vecchio;
- ◆ Trieste Terminal Passeggeri S.p.A. per la gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri<sup>14</sup>;

mentre partecipa ad altre società in posizione di minoranza.

Sono Organi dell'Autorità Portuale: il Presidente, il Comitato Portuale, il Segretariato Generale ed il Collegio dei Revisori dei Conti<sup>15</sup>.

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Autorità, il Segretario Generale si avvale di una Segreteria tecnico-operativa, in un contingente e in una composizione qualitativa determinata in relazione alle specifiche esigenze dello scalo<sup>16</sup>. Il rapporto di lavoro del personale è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile<sup>17</sup>.

La legge, nell'attribuire all'Autorità Portuale autonomia di bilancio e finanziaria, assegna alla stessa le seguenti risorse finanziarie<sup>18</sup>:

- 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

<sup>12</sup> Art. 6, comma 6, legge 84/94.

<sup>13</sup> Di cui al D.M. 04/04/1996.

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

<sup>15</sup> Art. 7, comma primo, legge 84/94.

<sup>16</sup> Art. 10, comma quinto, legge 84/94.

<sup>17</sup> Art. 10, comma sesto, legge 84/94.

- autorizzazione per l'esercizio di operazioni portuali;
- b) proventi derivanti dalla cessione di impianti;
  - c) gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate nel porto, nonché della tassa erariale e della tassa di ancoraggio<sup>19</sup>;
  - d) contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
  - e) entrate diverse.

---

<sup>18</sup> Art. 13, comma primo, legge 84/94.

<sup>19</sup> Art. 1, comma 982, legge 296/2006 (finanziaria 2007)

## RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Il 2008 è stato un anno ricco di contrasti in campo economico e finanziario. La forte turbolenza finanziaria causata dai mutui *subprime*, scatenatasi nella seconda parte del 2007, si è innestata in un quadro di forte e duratura tensione sui prezzi delle materie prime dovuta alla rapida espansione dell'economia mondiale ed alla conseguente crescita della domanda sui mercati delle *commodities*. Così, in questo contesto dominato da forti contrasti, si è concluso in modo improvviso quanto inaspettato uno dei più lunghi ed intensi periodi di sviluppo economico. Dopo una crescita che sembrava inarrestabile si è assistito, nella parte finale dell'anno, ad un crollo dell'intero sistema economico mondiale che ha lasciato ampio spazio al più cupo pessimismo, ad un crollo della fiducia nei sistemi di autoregolazione dei mercati, alla crisi del sistema bancario nelle principali piazze finanziarie e ad una drastica flessione delle attività produttive che ha determinato la caduta degli scambi internazionali. La fase di espansione dell'economia mondiale si è tramutata repentinamente in una delle più profonde crisi economiche mai registrate.

Il virus che ha aggredito il sistema finanziario, già nel corso del 2007, ha infettato nel 2008 l'economia reale e la sua virulenza è stata accresciuta dalla forte interdipendenza tra le economie dei diversi paesi dovuta alla globalizzazione. Si è avuto quindi un effetto domino che ha interessato l'intera attività economica mondiale e la situazione d'incertezza e d'instabilità che si è venuta a determinare in campo

finanziario prima con lo scoppio della bolla collegata con i mutui *subprime* e successivamente con il fallimento di importanti banche europee e statunitensi ha contagiato quindi l'economia reale e con essa l'intero sistema degli scambi mondiali. In tutti i settori produttivi si è assistito ad un crollo degli ordini e conseguentemente a pesanti tagli alla produzione, con un'inversione del trend di crescita dei prezzi delle materie prime trasformatosi in un crollo degli stessi.

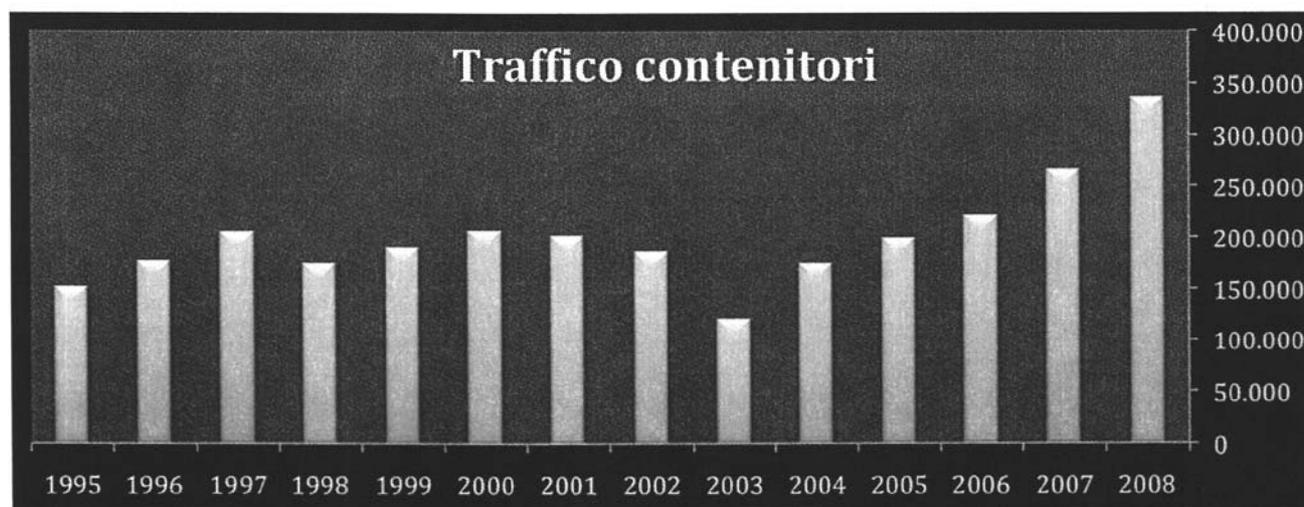
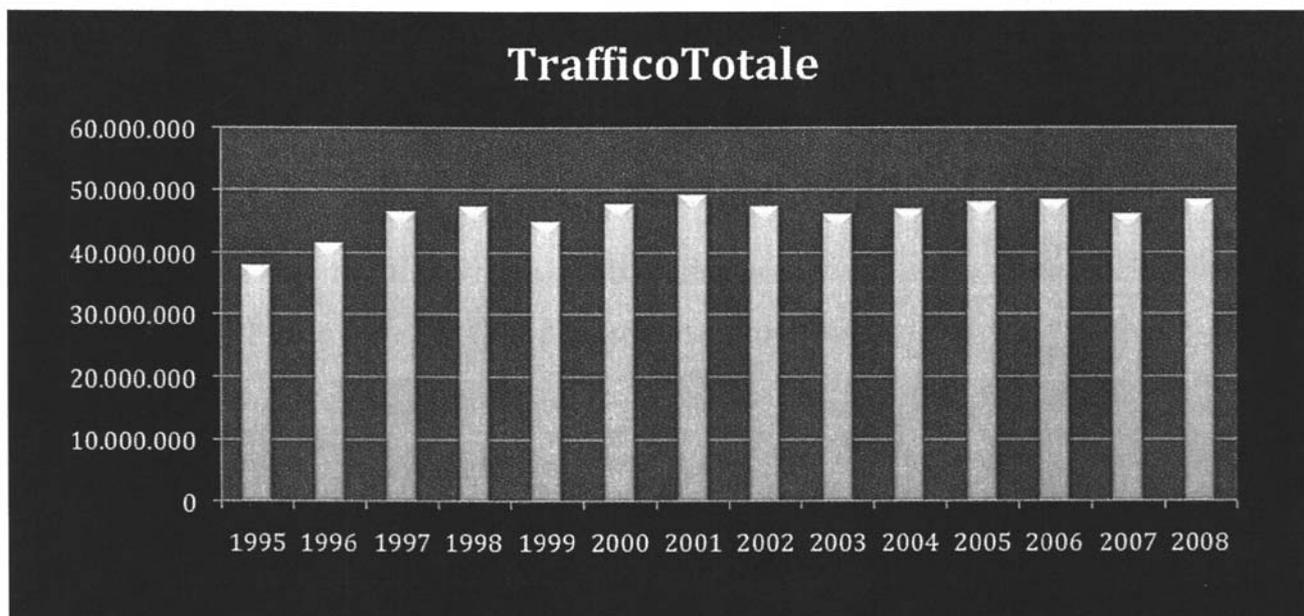
La drastica e improvvisa flessione della domanda ha determinato così la caduta dei noli tanto che quasi tutte le principali compagnie marittime hanno dovuto assumere rimedi drastici che hanno comportato anche il blocco di parte del naviglio in circolazione e la rinuncia alle opzioni per le navi in costruzione, con una ricaduta negativa anche sulla cantieristica.

La crisi di fiducia, connotata persino dalla diffidenza tra banche con una caduta degli scambi interbancari, ha condotto inevitabilmente a una stretta sul credito con gravissime ripercussioni sugli scambi. Il commercio mondiale ha fatto così registrare, per la prima volta dopo un quarto di secolo, una forte caduta che riflette anche la ridotta disponibilità di crediti commerciali. La preoccupazione innescata dalla crisi ha infatti accresciuto significativamente l'avversione al rischio delle banche ed ha reso le stesse più selettive nella concessione di finanziamenti. Si sono così determinate gravi turbative e carenze di liquidità in numerosi segmenti del mercato finanziario con un forte rallentamento degli investimenti. Tutto ciò ha portato ad un rapido e considerevole deterioramento delle prospettive economiche mondiali.

Tenuto conto di questo non favorevole quadro generale, il 2008 si può considerare un anno positivo per il porto di Trieste che ha visto

incrementare il volume complessivo dei traffici. Va tuttavia detto che, in parallelo con quanto è avvenuto a livello globale, l'anno è stato dominato da un fortissimo contrasto tra l'eccezionale crescita dei traffici nei primi mesi dell'anno e la flessione degli ultimi mesi.

I risultati di traffico totale raggiunti posizionano il 2008 come il secondo miglior anno di sempre (dopo il 2001) nella storia del porto di Trieste.



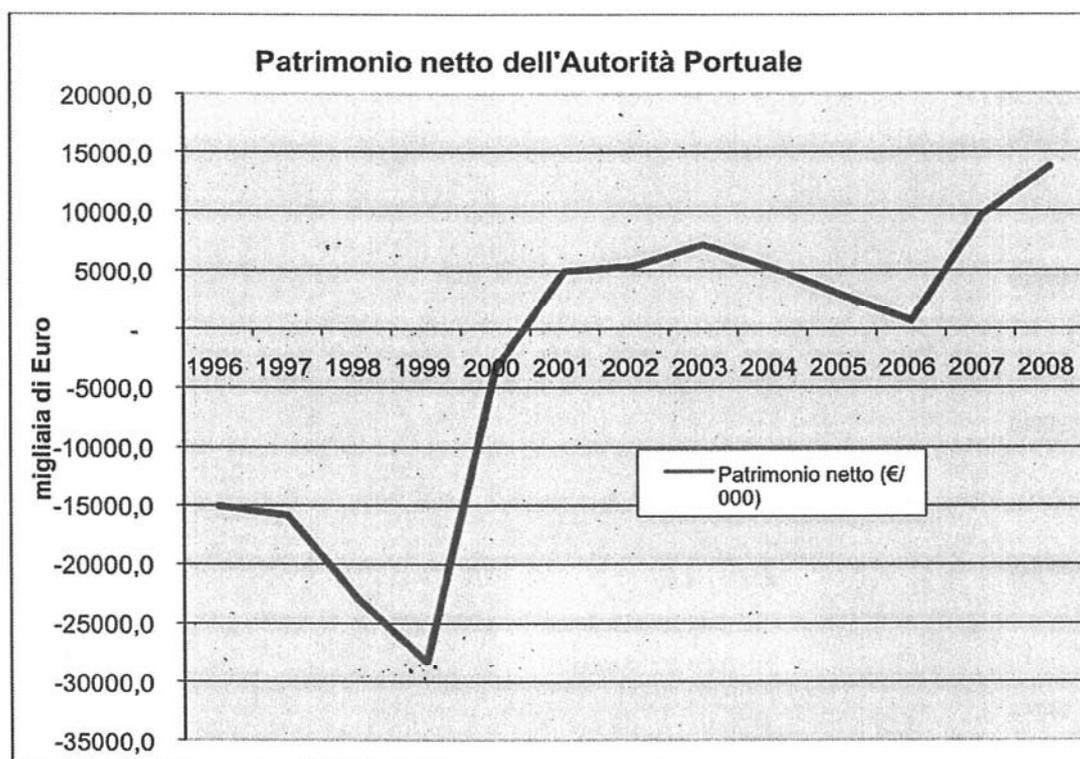
Come risulta facilmente intuibile, i risultati raggiunti potevano essere notevolmente più alti se il trend dei primi nove mesi dell'anno fosse proseguito anche nell'ultimo trimestre, ciò non è stato possibile a causa della caduta degli scambi internazionali.

Ai buoni risultati raggiunti dal traffico portuale si affiancano i buoni risultati ottenuti dall'Ente in ambito economico e finanziario. Il processo di revisione organizzativo avviato ha consentito di raggiungere già importanti traguardi sia in termini finanziari che in termini economico-gestionali e i risultati dell'esercizio 2008 forniscono un'ulteriore dimostrazione della bontà delle scelte sin qui operate. L'esercizio si chiude infatti con un avanzo finanziario di amministrazione pari a m.€ 13.129, con una nuova conferma del positivo andamento della gestione corrente, che mostra un avanzo di m.€ 5.933 superiore del 58% rispetto a quello del 2007, e con un utile netto dell'esercizio pari a m.€ 4.183, solo in parte ascrivibile a proventi di natura straordinaria.

Appare importante evidenziare che attraverso il citato processo di riorganizzazione l'Autorità Portuale si è avviata verso la definitiva separazione dei compiti autoritativi riservati dalla legge 84/94 all'Autorità stessa, da quelli operativi che la legge prevede siano affidati a soggetti privati operanti secondo una logica imprenditoriale, all'interno di un mercato regolamentato.

Infatti, solo attraverso la realizzazione di un tale progetto di revisione critica di ciascuna attività precedentemente svolta, e procedendo ad un primo riassetto di quella che potremmo definire la struttura di gruppo dell'Autorità Portuale di Trieste, è stato possibile conseguire i risultati su indicati, coltivando inoltre la crescita del patrimonio netto

(realizzata grazie alla somma dei positivi saldi della gestione economica). Negli ultimi due anni il patrimonio netto dell'ente è passato da m.€ 663 a m.€ 13.747. Ciò assume una particolare rilevanza in questo periodo nel quale si è riaperto, nel campo della contabilità pubblica, il dibattito sull'importanza del dato economico quale indicatore della efficienza di gestione anche negli enti pubblici che pongono anche in atto processi di valorizzazione del patrimonio degli enti stessi.

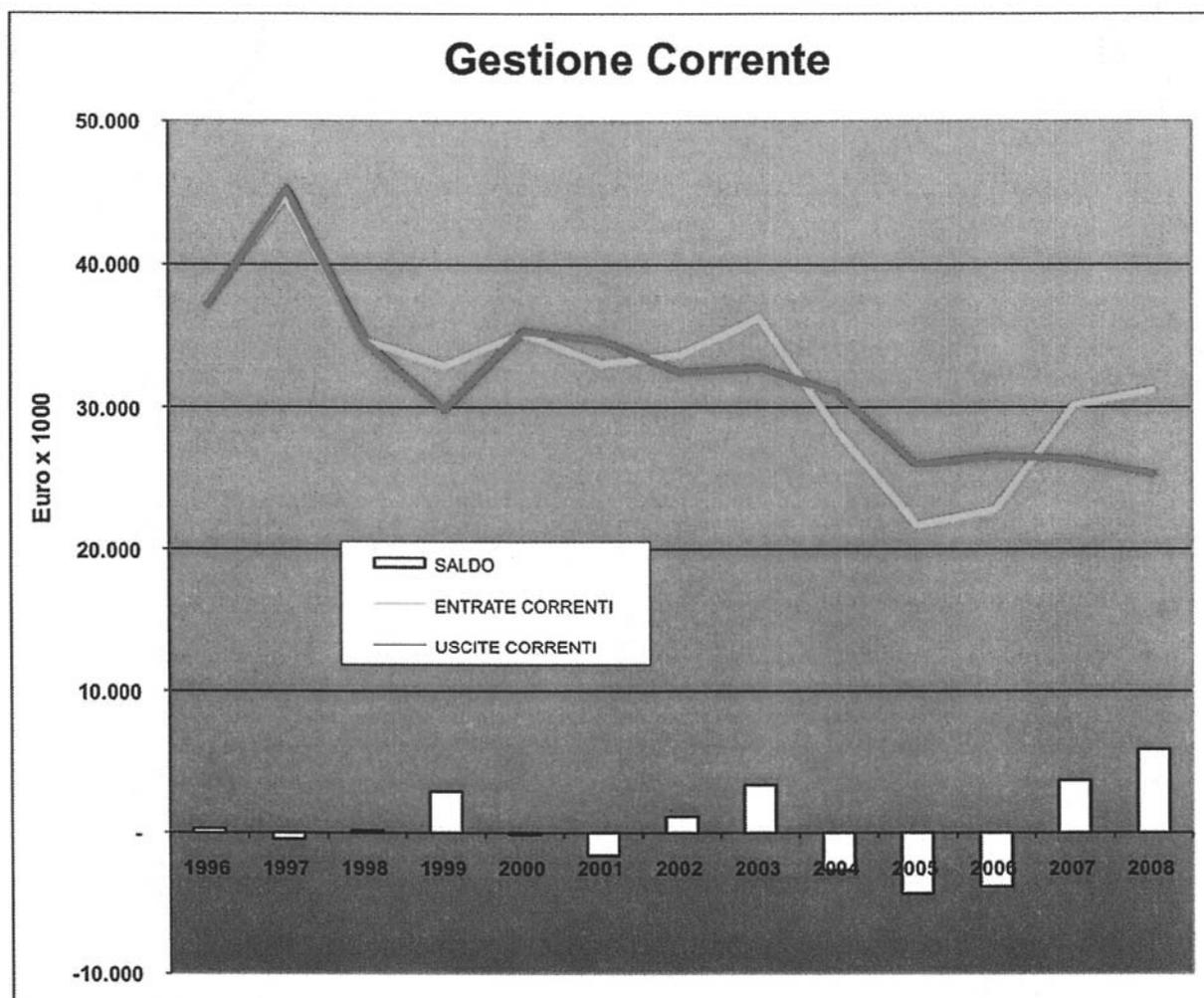


Per quanto riguarda la gestione economico-finanziaria dell'Autorità, nel corso del 2008 l'Amministrazione ha proseguito il cammino avviato nel 2007 per il recupero di efficienza della struttura.

I risultati conseguiti nel biennio hanno già prodotto un miglioramento degli indici di efficienza elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; in particolare l'indice calcolato rapportando

l'ammontare delle entrate correnti proprie all'ammontare delle spese di funzionamento: era pari a 0,76 nel 2005, a 0,84 nel 2006 ed è passato a 1,26 nel 2007 e a 1,24 nel 2008 (1,35 se si esclude l'onere straordinario derivante dal premio alle dimissioni volontarie del personale in esubero).

Sono state infatti intraprese azioni di riduzione della spesa corrente e d'incremento delle entrate correnti al fine di conseguire un sempre più ampio avanzo di parte corrente da destinare a investimenti.



Si ritiene opportuno ricordare che la capacità della gestione corrente di generare risorse da destinare al finanziamento dei programmi