

### **7.3. Manutenzione ordinaria e straordinaria e opere di grande infrastrutturazione**

Come già in precedenza riferito, il processo di graduale sviluppo dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, avviato nel 2006 con la devoluzione dell'intero gettito delle tasse portuali e proseguito nel 2007, ha comportato che, a partire da tale anno, siano stati soppressi i capitoli di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinati al finanziamento delle opere di manutenzione ordinaria.

Per tali opere, riguardanti essenzialmente interventi ad aree ed edifici demaniali nelle tre sedi, nonché la manutenzione sulle apparecchiature degli impianti utilizzati, l'Autorità portuale ha stanziato risorse proprie, per un importo che nel 2007 è ammontato ad euro 656.717, nel 2008 ad euro 857.160, nel 2009 ad euro 891.067 e nel 2010 ad euro 803.773, con un trend in aumento nel periodo del 22%.

Per la manutenzione straordinaria delle parti comuni è stato invece istituito presso il Ministero delle infrastrutture un fondo perequativo di 50 milioni di euro, da ripartire annualmente tra le Autorità portuali.

Gli interventi di manutenzione straordinaria sono stati finanziati nel quadriennio con il contributo della Regione Lazio, previsto annualmente dalla legge finanziaria regionale, (pari ad euro 5.000.000 nel 2008, ad euro 5.000.000 nel 2009 e ad euro 1.250.000 nel 2010) e con contributi a carico del Fondo Perequativo (pari ad euro 9.531.998 nel 2007, ad euro 649.996 nel 2009 e ad euro 1.250.000 nel 2010).

Per la manutenzione straordinaria sono stati impegnati dall'Autorità portuale euro 14.405.139 nel 2007, euro 5.406.590 nel 2008, euro 5.649.996 nel 2009 ed euro 2.500.000 nel 2010.

Per ciò che concerne le opere di grande infrastrutturazione, che, come precisato dall'art. 5, comma 9 della legge n. 84 del 1994, riguardano *"le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali"*, si riportano nella seguente tabella fornita dall'Ente, le principali opere infrastrutturali in corso o ultimate negli anni in esame, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento alla data attuale:

## OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

Tab. 7

Fonte di finanziamento	Intervento	Data Aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data fine lavori (contratto)	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Perizie di variante o suppletive	Costo totale lavori	Stato avanz. lavori	Collaudo
LEGGE 166/2002	Completamento Terminal Container 1° lotto	27/02/2006	16/01/2007	18/06/2009	Pubblico incanto (appalto integrato)	29.545.917,32	5.369.644,89	34.915.562,21	100%	01/12/2009
	Acquisto Aree	06/03/2006			Ci sono più contratti			5.971.000,00	100%	
	Completamento Funzionale Terminal Container	10/03/2008	16/03/2009	11/01/2012	Pubblico incanto (appalto integrato)	9.286.535,83	1.853.112,81	11.139.648,64	100%	
	Interventi per la viabilità	10/01/2006			Ci sono più contratti			3.616.196,00	100%	
	Riqualificazione bacino storico 6/7	02/02/2006			Ci sono più contratti			3.150.237,00	100%	
	Sviluppo sistema Informatico 1° lotto	06/03/2006			Ci sono più contratti			2.225.215,00	100%	
	Sviluppo sistema informatico completamento	06/03/2006			Ci sono più contratti			5.058.645,00	100%	
PROTOCOLLO D'INTESA	Completamento Banchina Commerciale 2° lotto	27/06/2006	06/12/2006	03/06/2007	Pubblico incanto (gara segretata)	6.926.519,38	Ci sono state 2 perizie senza aumento di spesa	6.926.519,38	100%	
	Dragaggio Porto di Civitavecchia	10/03/2008	27/01/2010	27/05/2010	Pubblico incanto	9.304.794,71	1.471.903,92	10.776.698,63	100%	15/06/2011
	Ampliamento Antemurale C. Colombo - Diga foranea 3° lotto	30/03/2009	09/07/2009	08/08/2010	Pubblico incanto	18.406.865,19	3.515.086,33	21.921.951,52	100%	
	Porto di Gaeta - Lavori di escavo antistante le banchine riva sud e la testata molo Salvo d'Acquisto	26/02/2008	27/05/2010	19/06/2011	Procedura aperta (appalto integrato)	19.569.558,21	5.991.533,76	25.561.091,97	67%	
	Porto di Fiumicino - Messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine sponda destra e sinistra	01/06/2009	22/10/2009	21/03/2010	Procedura aperta	5.632.195,18	1.119.636,76	6.751.831,94	62%	
REGIONE LAZIO	Gaeta Santa Maria	04/02/2011	In attesa di stipula del Contratto		Procedura aperta	598.842,73				
	Adeguamento Sede Agenzia delle Dogane	11/06/2009	22/06/2010	19/11/2010	Procedura aperta	2.582.187,71	241.058,80	2.823.246,51	92%	
CIPE	1° Lotto Funzionale Opere Strategiche	In fase di attivazione delle procedure di gara								

Il totale complessivo delle opere concluse ammonta ad euro 105.701.673, mentre quelle in corso ammontano ad euro 35.136.171.

#### **7.4. Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo**

L'attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo è tra le attività più significative che le Autorità Portuali svolgono per efficientare i servizi portuali e perché contribuisce con quota importante alle entrate complessive delle Autorità stesse. In tale prospettiva è pertanto fondamentale per qualificare l'efficienza delle singole realtà portuali, procedere attraverso selezione e gara pubblica nell'attribuzione delle aree sulle quali l'Autorità portuale esercita la sua competenza.

Infatti le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese portuali autorizzate dall'Autorità portuale ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 84/94.

I servizi portuali sono stati introdotti dalla legge 186/2000 e sono definiti come servizi riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali.

Il Decreto Commissariale n.376 del 2006 reca il "Regolamento per la disciplina e lo svolgimento delle operazioni portuali a Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta", modificato con decreti n.265 del 2008 e 334 del 2009.

Il decreto n.377 del 2006 reca il "Regolamento per la disciplina dei servizi portuali a Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta".

Con delibere annuali del Comitato portuale e con successivi Decreti presidenziali sono stati stabiliti, per il quadriennio in esame, il numero massimo di autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali, nella misura di 18 nel Porto di Civitavecchia, di 5 nel Porto di Gaeta e di 2 nel Porto di Fiumicino.

Con lo stesso decreto è stato fissato il numero massimo delle autorizzazioni all'esecuzione dei servizi portuali nei tre Porti.

Le autorizzazioni in esame sono state oggetto di indagine ispettiva da parte della Commissione ministeriale istituita con decreto n.6/09 del 23/11/2009, a seguito della verifica amministrativo-contabile dell'I.G.F.; dalla Relazione prodotta dalla Commissione, risultano numerose irregolarità: in particolare si segnala come alcune autorizzazioni rilasciate nel triennio 2007-2009 abbiano durata annuale a fronte di una concessione pluriennale, ciò in contrasto con l'art.16, comma 6 della legge 84/94 che prevede che abbiano pari durata; è stato segnalato poi come non sia stato emanato il regolamento per la determinazione dei canoni relativi a tali autorizzazioni, per cui i

canoni vengono fissati in maniera forfettaria ed indifferenziata, senza tenere conto dei criteri stabiliti dalla normativa in vigore (art.6 del DM 585/95 ed art.3, comma 5 del D.M.132/2001 con riferimento ai servizi portuali); i canoni sono stati determinati in misura uguale sia per il Porto di Civitavecchia che per quello di Gaeta, che presentano caratteristiche diverse di traffico e di operatività; è stato inoltre censurato nella stessa Relazione l'eccessivo protrarsi del procedimento di rilascio delle autorizzazioni stesse.

Nella tabella seguente sono riassunte, per i quattro esercizi dal 2007 al 2010, le entrate per canoni demaniali, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti.

**Tab. 8***(in euro)*

<b>Esercizio</b>	<b>Entrata dai canoni (a)</b>	<b>Entrate correnti (b)</b>	<b>Incidenza a/b %</b>
2007	7.336.091	40.943.501	18%
2008	7.660.884	38.298.266	20%
2009	8.630.170	43.490.542	20%
2010	9.876.091	51.031.247	19%

Il prospetto evidenzia nel quadriennio un aumento progressivo di tali entrate in termini assoluti. Si osserva tuttavia come in termini percentuali le entrate demaniali rappresentino un quinto circa del totale delle entrate correnti.

Anche l'attività di gestione del demanio è stata censurata in sede di verifica amministrativo-contabile dell'I.G.F, la quale ha evidenziato "la scarsa se non inesistente" attività di vigilanza sul demanio marittimo, finalizzata al controllo del rispetto degli obblighi da parte del concessionario, i diffusi ritardi ed omissioni nel pagamento del canone, con conseguente mancato introito in bilancio delle relative somme, un rilevantissimo importo dei crediti non riscossi e l'esistenza di potenziali ipotesi di prescrizione degli stessi. Tali irregolarità e illegittimità sono state confermate dalla Commissione ministeriale, la quale ha concluso la propria relazione affermando il carattere strutturale e radicato nel tempo di tali criticità, individuando tra le cause generatrici "l'inadeguata attenzione ed incisività degli organi di vertice dell'Autorità portuale, sia di quelli attuali che di quelli precedenti...".

La relazione della Commissione evidenzia come, pur essendo stato emanato il Regolamento per il rilascio delle concessioni demaniali, questo risulta carente, in quanto non disciplina il procedimento di rilascio delle concessioni, né specifica il tipo di concessioni a cui si riferisce, se assentite ai sensi dell'art.18 della legge 84/94, o

dell'art.36 del Cod.nav, né recepisce i principi comunitari in materia. Inoltre non è stato emanato il Regolamento per l'individuazione dei criteri di calcolo dei canoni demaniali.<sup>25</sup>

E' di particolare rilevanza, accanto all'evidenziazione degli accertamenti di entrata per canoni demaniali, esporre la gestione dei residui nel quadriennio, per i rilevanti importi e per la dinamica che hanno subito le diverse voci componenti i residui, come evidenziato nella tabella che segue:

#### Residui per canoni demaniali

**Tab. 9**

(in euro)

	res. inizio anno	riscossioni	% su res. iniz.	variazioni	% su res. iniz.	rimasti da riscuotere	% su res. iniz.	residui dell'esercizio
<b>2007</b>	14.430.655	1.867.562	13%	-187.280	-1%	12.375.813	86%	2.508.018
<b>2008</b>	14.883.831	1.153.103	8%	-50.000	0%	13.680.728	92%	2.800.028
<b>2009</b>	16.480.757	790.178	5%	-4.675.555	-28%	11.015.024	67%	1.260.542
<b>2010</b>	12.275.565	330.852	3%	-7.396.137	-60%	4.548.576	37%	2.532.998

Come emerge dal prospetto sopra esposto, mentre le riscossioni rappresentano percentuali minime e decrescenti rispetto all'importo dei residui ad inizio anno, le variazioni negative degli stessi rappresentano nel 2009 e nel 2010 rispettivamente il 28% ed il 60% della consistenza iniziale dei residui. Tale fenomeno è indicativo della scarsa affidabilità degli accertamenti in materia di canoni demaniali, come evidenziato anche nel decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con cui si dispone il commissariamento dell'A.P. di Civitavecchia. Nel decreto si sottolinea come la mancanza di un'attenta gestione dei beni demaniali, oltre ad essere suscettibile di eventuali responsabilità per danno erariale, priva "l'Autorità portuale delle risorse finanziarie da destinare alla realizzazione di nuove opere infrastrutturali, indispensabili per consentire al Porto di sviluppare o quanto meno di mantenere immutate le proprie capacità operative, anche in presenza di riduzione dei trasferimenti di risorse pubbliche, come sta avvenendo nell'attuale fase congiunturale".

<sup>25</sup> Da comunicazione dell'Ente in data 27/1/2012 si apprende che il Comitato portuale, con delibere n.37 e 38 del 30/11/2011, ha approvato il regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ed il regolamento per la determinazione dei canoni demaniali.



Grafico n. 3 - Entrate suddivise per tipologia dal 2007 al 2010 in mgl di euro

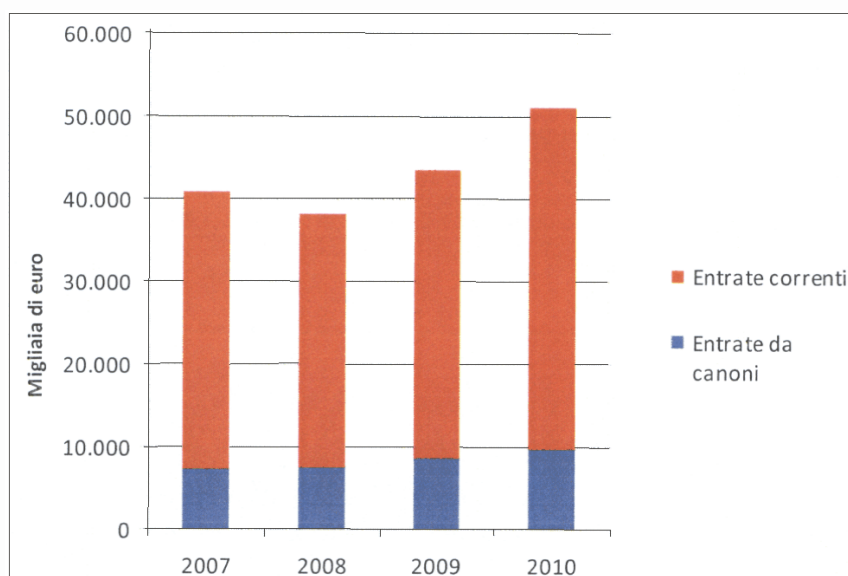
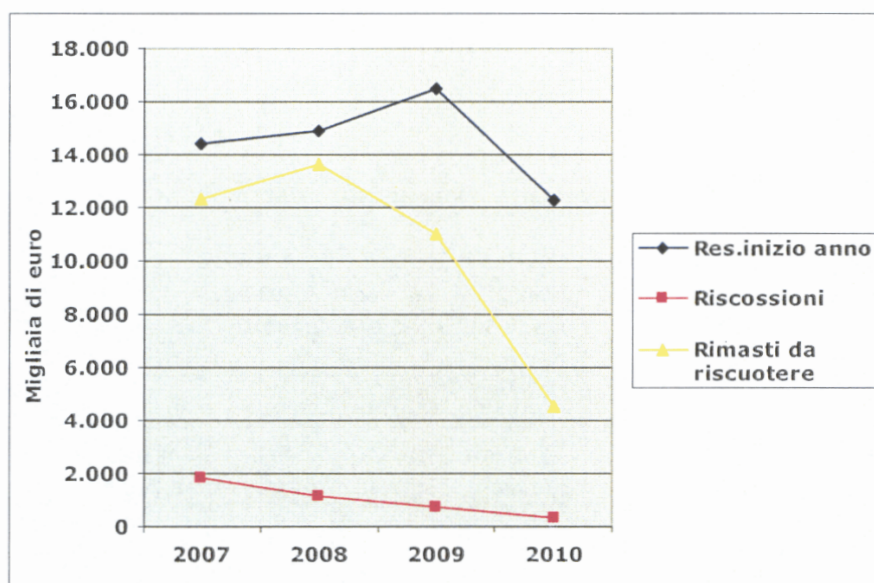


Grafico n. 4 - Residui derivanti da canoni demaniali e riscossioni dal 2007 al 2010 in mgl di euro



## 7.5. Traffico portuale

### 7.5.1 Traffico merci

Nel prospetto che segue sono riportati i dati aggregati relativi al traffico registrato nei Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, durante il periodo considerato dal presente referto, messi a confronto con i dati registrati nel 2006:

Tab. 10

(tonnellate)

Descrizione	2006	2007	2008	2009	2010
Merce secche movimentate	6.634.000	7.389.406	6.676.885	7.586.663	9.318.868
Merci liquide movimentate	9.771.000	9.011.421	8.589.688	8.134.968	7.163.416
<b>Totale merci movimentate</b>	<b>16.405.000</b>	<b>16.400.827</b>	<b>15.266.573</b>	<b>15.721.631</b>	<b>16.482.284</b>
Containers (TEU)	33.538	31.143	25.213	28.575	41.536

Di seguito si espongono i dati disaggregati per i tre Porti nel periodo 2007-2010 e le loro variazioni percentuali nel quadriennio:

Tab. 11

(tonnellate)

ANNO	CIVITAVECCHIA	FIUMICINO	GAETA	TOTALE	variaz.%
<b>2007</b>					<b>2007/2006</b>
Merci solide	6.509.743	0	879.663	7.389.406	11%
Merci liquide	1.464.222	5.643.668	1.903.531	9.011.421	-8%
<b>Totale merci</b>	<b>7.973.965</b>	<b>5.643.668</b>	<b>2.783.194</b>	<b>16.400.827</b>	<b>0%</b>
Containers(Teu)	31.143	0	0	<b>31.143</b>	<b>-7%</b>
<b>2008</b>					<b>2008/2007</b>
Merci solide	5.853.673	135	823.077	6.676.885	-10%
Merci liquide	1.232.819	5.447.267	1.909.602	8.589.688	-5%
<b>Totale merci</b>	<b>7.086.492</b>	<b>5.447.402</b>	<b>2.732.679</b>	<b>15.266.573</b>	<b>-7%</b>
Containers(Teu)	25.213	0	0	<b>25.213</b>	<b>-19%</b>
<b>2009</b>					<b>2009/2008</b>
Merci solide	6.890.762	0	695.901	7.586.663	14%
Merci liquide	858.808	5.544.614	1.731.546	8.134.968	-5%
<b>Totale merci</b>	<b>7.749.570</b>	<b>5.544.614</b>	<b>2.427.447</b>	<b>15.721.631</b>	<b>3%</b>
Containers(Teu)	28.575	0	0	<b>28.575</b>	<b>13%</b>
<b>2010</b>					<b>2010/2009</b>
Merci solide	8.766.108	0	552.760	9.318.868	23%
Merci liquide	405.662	5.204.008	1.553.746	7.163.416	-12%
<b>Totale merci</b>	<b>9.171.770</b>	<b>5.204.008</b>	<b>2.106.506</b>	<b>16.482.284</b>	<b>5%</b>
Containers(Teu)	41.536	0	0	<b>41.536</b>	<b>45%</b>

Segue un prospetto in cui si evidenzia l'incidenza percentuale nel quadriennio del traffico merci di ciascun porto, distinto per tipologia (merci solide e liquide) sul totale delle merci appartenenti alla stessa tipologia:

Tab. 12

ANNO	CIVITAVECCHIA		FIUMICINO		GAETA	
	M.S.	M.L.	M.S.	M.L.	M.S.	M.L.
	% sul tot.	% sul tot.	% sul tot.	% sul tot.	% sul tot.	% sul tot.
<b>2007</b>	88%	16%	0%	63%	12%	21%
<b>2008</b>	88%	14%	0%	64%	12%	22%
<b>2009</b>	91%	11%	0%	68%	9%	21%
<b>2010</b>	94%	6%	0%	72%	6%	22%

**M.S.:** merci solide

**M.L.:** merci liquide

Come emerge da tale ultimo prospetto, il Porto di Civitavecchia si caratterizza soprattutto per la movimentazione di merci solide, che nel 2010 raggiunge il 94% del traffico totale dei tre Porti, mentre il Porto di Fiumicino si configura come polo petrolifero, raggiungendo nel 2010 il 72% del traffico totale di merci liquide, funzionali al bunkeraggio per l'aeroporto di Fiumicino, seppur in un quadro caratterizzato dal progressivo calo nel quadriennio di tale tipologia di merci.

Il volume di merci movimentate registra una diminuzione nel triennio 2007-2009, più marcata nel 2008 (-7%), imputabile soprattutto alle merci liquide, mentre le merci solide, diminuite del 10% nel 2008, mostrano una decisa ripresa nel biennio successivo. Nel 2010 si riscontra un aumento del 5% rispetto al 2009, imputabile esclusivamente alle merci solide, (+23%), mentre quelle liquide toccano i valori più bassi del quadriennio, tanto da invertire la percentuale di incidenza sul totale. Dai prospetti sopra esposti si evidenzia peraltro, che l'incremento registrato nel 2010 è stato determinato esclusivamente da una sensibile crescita dei traffici nel Porto di Civitavecchia, a differenza degli altri due scali che hanno registrato una flessione del 13% nel Porto di Gaeta e del 6% nello scalo di Fiumicino.

Nella relazione al conto 2010 del Commissario straordinario, si evidenzia come la natura "multipurpose" ed eterogenea delle tipologie merceologiche movimentate nei tre Porti, avrebbe attenuato le conseguenze della crisi e della stagnazione dei mercati.

Si sottolinea in particolare come i traffici delle "autostrade del mare" ed i servizi di linea nel Mediterraneo non hanno subito effetti sostanziali dalla crisi. Per quanto riguarda il primo settore ciò sarebbe imputabile allo sviluppo dei contratti di trasporto nel mercato del ro/ro, per cui le Società godono di concessioni territoriali da adibire a



*terminals*, ove ubicare un'articolata gamma di servizi al mondo dell'autotrasporto e non solo al mercato del trasporto marittimo; ciò ha fatto sì che, nonostante bassi livelli di crescita del PIL comunitario, il traffico delle Autostrade del mare è cresciuto nel segmento del trasporto di merci su mezzi pesanti, di circa il 4% rispetto all'anno precedente. (2009/2008).

I risultati positivi della movimentazione di rinfuse solide nel Porto di Civitavecchia sono ricondotti al ciclo operativo marittimo della centrale elettrica di Torre Valdalica nord, mentre il decremento delle rinfuse liquide viene attribuito al lungo periodo di fermo per avarie del terminale che hanno impedito le scariche dei *tankers* per circa 6 mesi.

In relazione al ciclo carbonifero si sono riscontrati incrementi importanti di alcune tipologie merceologiche tra cui il carbone ed il gesso.

Il traffico dei *containers*, in diminuzione rispetto al 2006 nel triennio 2007-2009, registra una notevolissima crescita nel 2010 (+ 46% rispetto al 2009), realizzando in valori assoluti il risultato più alto del quadriennio. Un fattore di crescita è costituito dal trasferimento del terminal ubicato presso la banchina n.16 alla nuova infrastruttura ubicata presso la banchina n.25.

Va ricordato che nel corso dell'anno 2008 è stato completato il primo lotto del terminale container e la società titolare della relativa concessione ha modificato la compagine sociale con l'ingresso del gruppo Europe Terminal NV che annovera tra i propri partners MSC, impresa riconosciuta fra i principali Global Terminal Operator della logistica containerizzata mondiale.

È stato presentato un piano industriale pluriennale per la gestione della nuova infrastruttura. Dal mese di novembre 2008 è stato acquisito quale nuovo cliente la compagnia MSC con un servizio *feeder* settimanale.

Il traffico delle autovetture è un pilastro dell'economia portuale civitavecchiese e vi lavorano circa 250 persone. Il traffico delle autovetture in polizza ha registrato nel 2008 un calo del 40%, un ulteriore calo del 22% nel 2009 e del 13% nel 2010, passando in valori assoluti dalle 192.456 unità del 2007 alle 79.541 unità del 2010. Nel periodo 2007-2010 la riduzione è stata del 59%. Il mercato del trasporto delle autovetture si è manifestato quale elemento più permeabile e sensibile ai cambiamenti economici sia positivi che negativi.

Nel porto di Civitavecchia è stato realizzato e completato nel 2008 un articolato complesso di aree di sosta per gli autoveicoli, con un terminal per la sosta breve post-sbarco pari a 80.000 mq di area. Contestualmente è stato completato il passaggio di consegne alla Port Mobility spa per la gestione delle aree di sosta ed i relativi servizi di

assistenza ai passeggeri, con il trasferimento di parte delle competenze relative agli introiti sui diritti autonomi.

### 7.5.2 Traffico passeggeri

Nei prospetti che seguono si espongono i dati relativi al traffico dei passeggeri di linea e crocieristico del Porto di Civitavecchia, con la percentuale di incidenza di ciascuna delle tipologie sul totale:

Tab. 13

#### Passeggeri

Tipologia	2006	% sul tot.pass.	2007	% sul tot.pass.	2008	% sul tot.pass.	2009	% sul tot.pass.	2010	% sul tot.pass.
P. di linea	2.331.074	65%	2.221.421	58%	2.443.263	57%	2.300.203	56%	2.337.576	55%
Crocieristi	1.268.477	35%	1.586.101	42%	1.819.855	43%	1.802.938	44%	1.944.723	45%
<b>Totale</b>	<b>3.599.551</b>	<b>100%</b>	<b>3.807.522</b>	<b>100%</b>	<b>4.263.118</b>	<b>100</b>	<b>4.103.141</b>	<b>100</b>	<b>4.282.299</b>	<b>100</b>

Nel mercato dei traffici per passeggeri lo scalo di Civitavecchia occupa attualmente il secondo posto nella classifica del Mediterraneo dopo il Porto di Barcellona con circa 1.800.000 passeggeri internazionali e circa 900 navi da crociera all'anno.

E' stata completata la realizzazione delle banchine destinate all'accosto delle navi da crociera sull'antemurale Colombo, con la disponibilità di accosti per 10 navi della classe più grande. Sono state costruite le infrastrutture di ricezione per la movimentazione dei passeggeri in "Turn-around", il cui segmento è passato dalle percentuali del 10% nel 2003, a circa il 50% del traffico attuale, contestualmente alla crescita complessiva del mercato.

Il traffico di passeggeri, che nel 2010 è costituito per circa il 55% da passeggeri di linea e per il 45% da crocieristi, dopo la leggera flessione del 2009, torna nuovamente a crescere e raggiunge il valore più elevato nel quadriennio.

Il traffico di passeggeri di linea risulta costituito nel 2010 per circa il 78% dai collegamenti con la Sardegna, per il 13% dalla linea Civitavecchia- Barcellona, per il 7% dal collegamento con Palermo e per l'1% ciascuno dalle linee Civitavecchia Catania e Civitavecchia Tunisi.

Nei mesi di luglio e agosto 2010 è stato attivato il nuovo collegamento Civitavecchia -Porto Vecchio, con 6.623 passeggeri imbarcati e sbarcati.

La percentuale di passeggeri crocieristi sul totale è in costante crescita nel quadriennio e varia dal 42% del 2007 al 45% del 2010.

Per quanto riguarda i crocieristi, nel 2010 è diminuito dell'11% il numero degli sbarchi e imbarchi, mentre è cresciuto del 20% il numero dei transiti; tale fenomeno, secondo le valutazioni dell'Ente si colloca in controtendenza rispetto ai competitors tradizionali e non coerente con la stessa evoluzione generale del traffico crociere.

Per quanto riguarda il porto di Gaeta, si registra nel 2010 un volume di traffico pari a 2.107 milioni di tonnellate, di cui 1.554 milioni di tonnellate di merci liquide e 552.759 tonnellate di merci solide. Il volume di traffico risulta in diminuzione rispetto al 2009 del 13%, in conseguenza di una contrazione che riguarda entrambe le tipologie di merci.

Infine nel porto di Fiumicino il traffico complessivo nel 2010, costituito al 100% da merci liquide, risulta pari a 5.204 milioni di tonnellate, in diminuzione del 6% rispetto al 2009.

Per maggiore chiarezza si espongono di seguito i grafici relativi all'andamento complessivo del traffico delle merci e dei *containers* dell'A.P. di Civitavecchia nel quadriennio.

Grafico n. 5 – Traffico merci per tipologia dal 2006 al 2010 in tonn.

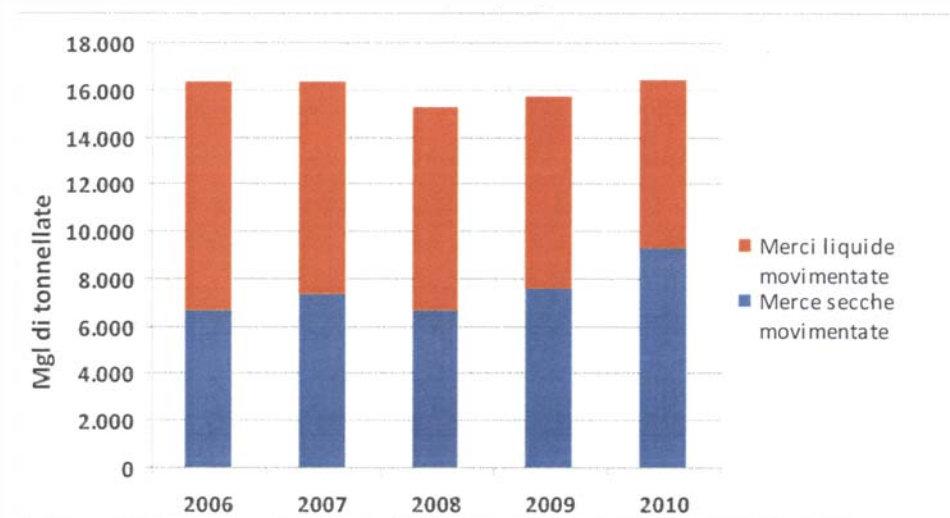


Grafico n. 6 – Tendenza del traffico merci per tipologia dal 2006 al 2010 in tonn.

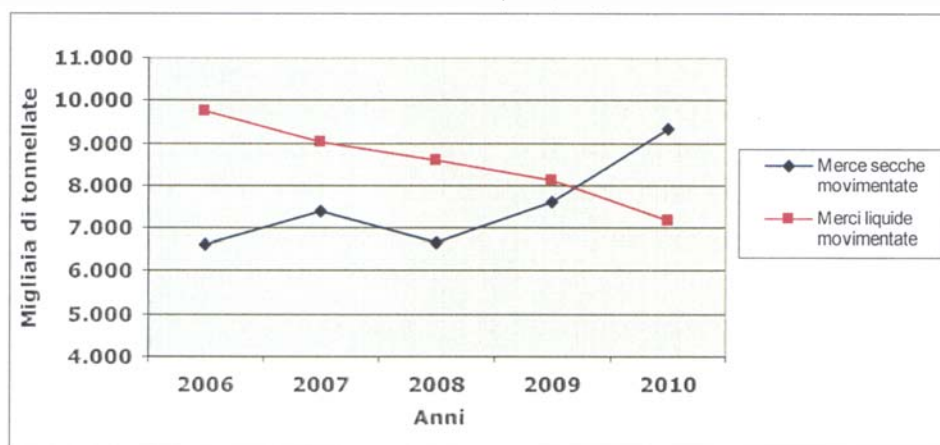
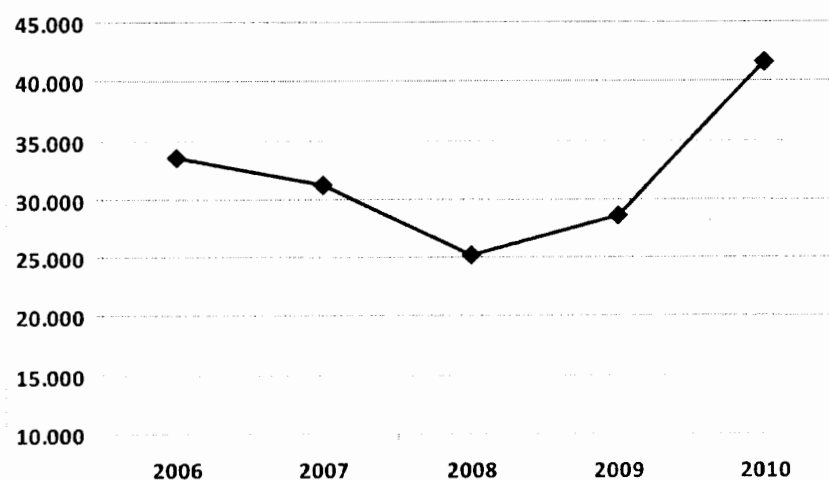


Grafico n.7 – N. di containers (TEU) per anno, dal 2006 al 2010



## 8. Gestione finanziaria e patrimoniale

Il consuntivo 2007 è stato redatto in conformità al regolamento di amministrazione e contabilità vigente fino alla fine dell'esercizio 2007, sulla base del quale era stato predisposto il relativo bilancio di previsione. Ai sensi dell'art. 32 di tale Regolamento esso si compone del rendiconto finanziario, della situazione patrimoniale e del conto economico, compilati secondo gli schemi del citato regolamento, che ricalca quelli del D.P.R. n. 696 del 1979.

Le poste del rendiconto finanziario e degli altri documenti contabili sono sinteticamente illustrate nella relazione tecnico-amministrativa.

Il consuntivo 2008 è stato redatto in conformità al nuovo regolamento di amministrazione e contabilità, adottato con delibera del Comitato portuale n. 22 del 24/7/2007, approvato dal Ministero vigilante in data 6/12/2007, che affianca al sistema di contabilità finanziaria il nuovo sistema di contabilità economico patrimoniale di cui al DPR n. 97 del 2003.

Il rendiconto si compone sostanzialmente di tre parti: a) i dati delle risultanze finanziarie e di cassa, delle risultanze economico-patrimoniali, della situazione amministrativa e dei risultati delle contabilità per centri di costo e per missioni; b) la nota integrativa, che contiene i criteri di valutazione e l'analisi di dettaglio dei bilanci e delle contabilità; c) la relazione sulla gestione del Presidente dell'Autorità, che evidenzia l'andamento complessivo della gestione nell'esercizio.

Al rendiconto si accompagna la relazione del Collegio dei revisori dei conti, che esprime il parere di competenza in merito all'approvazione del bilancio consuntivo dell'esercizio.

Nella tabella che segue sono indicate le date dei provvedimenti di approvazione dei conti consuntivi 2007, 2008, 2009 e 2010, deliberati dal Comitato portuale ed emessi dai Ministeri vigilanti.

Tab. 14

ESERCIZI	COMITATO PORTUALE	MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE	MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
2007	Del. n. 44 del 25/5/2008	Nota n. 75283 del 16/7/2008	Nota n. 8415 del 23/7/2008
2008	Del. n. 27 del 4/5/2009	Nota n. 73176 del 3/7/2009	Nota n. 9259 del 13/7/2009
2009	Del. n. 18 del 23/4/2010	Nota n. 56459 dell'1/7/2010	Nota n. 9140 del 5/7/2010
2010	Del. n. 12 del 10/5/2011	Nota n. 0078980 del 13/7/2011	Nota n. 3401 del 21/7/2011



**8.1. Dati significativi della gestione**

Si antepone, per ciascuno dei quattro esercizi 2007, 2008, 2009 e 2010, all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, un prospetto che espone i saldi contabili più significativi, emergenti dai conti consuntivi esaminati, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio 2006.

**Tab. 15***(in euro)*

DESCRIZIONE	2006	2007	2008	2009	2010
a) Avanzo/disavanzo finanziario	28.402.800	-11.374.542	523.329	4.501.773	7.020.023
- saldo corrente	13.427.300	17.067.771	8.952.889	10.936.486	14.636.706
- saldo in c/capitale	14.975.500	-28.442.313	-8.429.560	-6.434.713	-7.616.683
b) Avanzo d'amministrazione	44.798.400	30.937.989	30.570.147	30.265.828	29.425.145
c) Avanzo economico	12.934.700	10.987.342	525.659	468.055	1.334.498
d) Patrimonio netto	31.503.700	42.491.028	43.016.686	43.484.741	44.819.239

Dal prospetto si rileva un andamento del risultato finanziario nel quadriennio, fortemente altalenante, influenzato dall'entità dei saldi negativi delle poste in conto capitale; tale fenomeno si evidenzia in modo particolare nel 2007, in cui pur in presenza di un saldo corrente in netta crescita rispetto al 2006, l'ingente disavanzo in conto capitale determina un disavanzo di competenza di 11.374.542 euro. Nel triennio successivo si assiste ad avanzi finanziari in crescita, determinati da saldi positivi di parte corrente, che finanziano disavanzi in conto capitale molto più contenuti rispetto all'esercizio 2007. Le ragioni di tale andamento della gestione finanziaria saranno esposte nel seguito della relazione (par.7.2).

L'avanzo di amministrazione subisce una diminuzione del 31% nel 2007, per poi rimanere sostanzialmente stabile nel biennio successivo, su valori superiori ai 30.000 euro, subendo una modesta flessione nel 2010.

L'avanzo economico, già diminuito del 15% nel 2007 rispetto al 2006, subisce una drastica riduzione (-95%) nel biennio 2008-2009, per poi risalire nel 2010, attestandosi su un valore ridotto dell'88% rispetto al 2007.

Il valore del patrimonio netto evidenzia un incremento del 35% nel 2007, per effetto dell'ingente avanzo economico, che sfiora gli 11.000.000 euro, per poi aumentare in misura più modesta nel triennio successivo, in misura pari agli avanzi economici dei rispettivi esercizi, attestandosi nel 2010 sui 44.800.000 euro.

### 8.2. Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate

Nei prospetti che seguono sono riportati i dati aggregati risultanti dai rendiconti finanziari 2007, 2008, 2009 e 2010, posti a raffronto con quelli del 2006, nonché per ogni esercizio le percentuali di incidenza di ogni posta di entrata e di spesa sul totale e le variazioni percentuali di ogni posta tra un esercizio e l'altro.

#### RENDICONTO FINANZIARIO – DATI AGGREGATI

Tab. 16

(migliaia di euro)

ENTRATE <u>Accertamenti</u>	2006		2007		2008		2009		2010	
		% sul totale		% sul totale		% sul totale		% sul totale		% sul totale
<b>CORRENTI</b>	37.085	49	40.943	35	38.298	75	43.491	75	51.031	55
<b>IN CONTO CAPITALE</b>	27.835	37	69.432	60	6.018	12	8.900	15	23.216	25
<b>PARTITE DI GIRO</b>	10.949	14	5.727	5	6.921	13	5.816	10	19.201	20
<b>Totale</b>	<b>75.869</b>	<b>100</b>	<b>116.102</b>	<b>100</b>	<b>51.237</b>	<b>100</b>	<b>58.207</b>	<b>100</b>	<b>93.448</b>	<b>100</b>

SPESE <u>Impegni</u>	2006		2007		2008		2009		2010	
		% sul totale		% sul totale		% sul totale		% sul totale		% sul totale
<b>CORRENTI</b>	23.657	50	23.876	19	29.345	58	32.554	61	36.395	42
<b>IN CONTO CAPITALE</b>	12.859	27	97.874	77	14.447	28	15.335	28	30.832	36
<b>PARTITE DI GIRO</b>	10.949	23	5.727	4	6.921	14	5.816	11	19.201	22
<b>Totale</b>	<b>47.466</b>	<b>100</b>	<b>127.477</b>	<b>100</b>	<b>50.713</b>	<b>100</b>	<b>53.705</b>	<b>100</b>	<b>86.428</b>	<b>100</b>

Dal prospetto si rileva un progressivo incremento delle entrate correnti nel quadriennio, con la sola eccezione del 2008, in cui si registra una lieve flessione rispetto all'anno precedente (-6%), fino ad arrivare nel 2010 ad un valore aumentato del 38% rispetto al 2006. In termini di incidenza percentuale sul totale delle entrate, l'incidenza massima viene raggiunta nel biennio 2008-2009 (75%), mentre nel 2010, l'incidenza scende al 55%, in quanto il restante 45% è costituito dalle poste in conto

capitale e dalle partite di giro, in forte crescita rispetto all'esercizio precedente, come sarà evidenziato nel prosieguo della trattazione.

Le entrate in conto capitale, dopo il picco raggiunto nel 2007 (+149% rispetto al 2006), subiscono una drastica riduzione nel 2008 (-91%), tornando a risalire nel 2009 (+48%) e nel 2010 (+161%). Peraltro in termini di incidenza percentuale sul totale delle entrate, si passa dal 60% del 2007 al triennio successivo in cui il valore massimo è il 25% del 2010.

Sul versante delle spese, le poste correnti mostrano un incremento del 23% nel 2007, seguito da incrementi più contenuti nel biennio successivo, attestandosi nel 2010 su valori aumentati del 54% rispetto al 2006. In termini di incidenza percentuale sul totale delle spese, eccettuato il 19% del 2007, causato dalle ingenti poste in conto capitale (77% sul totale), le poste correnti variano dal valore massimo del 2009 (61% sul totale) al valore minimo del 42% del 2010.

Le spese in conto capitale mostrano una forte erraticità nel quadriennio, come evidenziato dalla tabella n.16.

Nel seguito della trattazione saranno precisati i motivi degli andamenti delle principali poste di entrata e di spesa sopra delineati.

Nei prospetti che seguono vengono analizzate, più in dettaglio, le entrate accertate e le spese impegnate nei quattro esercizi in esame, ponendosi a raffronto i dati del 2007 con quelli del 2006 ed i dati del 2010 con quelli del 2009 e del 2008. Non viene invece operato un raffronto diretto dei dati dell'ultimo triennio con i dati del 2007, in quanto la nuova struttura del rendiconto 2008 articolata per titoli, UPB e categorie, non consente l'affiancamento di tutte le voci in entrata e in uscita.

Tra le differenze più significative si segnalano le seguenti:

Le tasse portuali che negli esercizi antecedenti il 2008 sono state allocate tra i trasferimenti da parte dello stato, con l'applicazione del nuovo regolamento di amministrazione e contabilità sono comprese, a partire da tale anno, tra le "Entrate diverse", nella categoria "Entrate tributarie".