

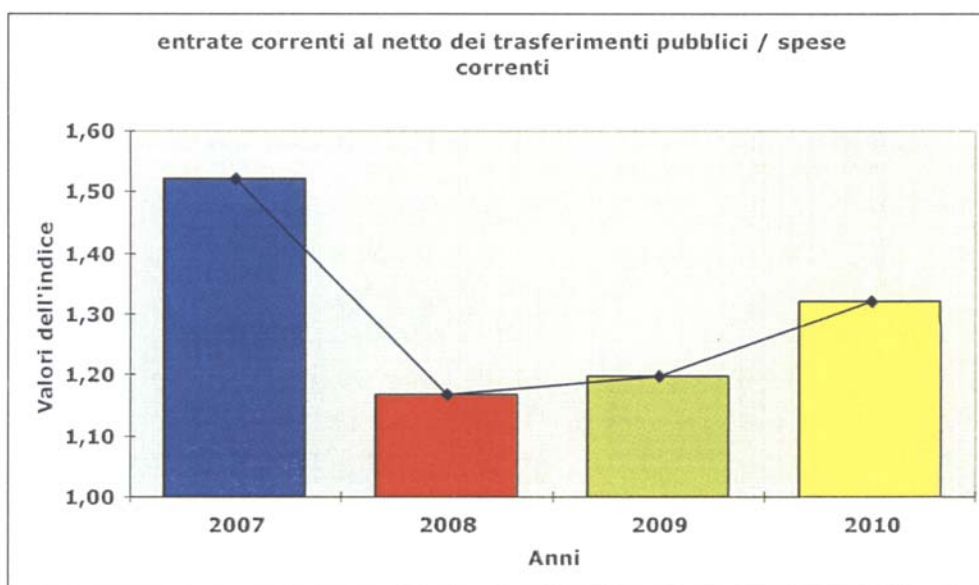
Di seguito si riportano i prospetti che descrivono, nel dettaglio, la composizione delle entrate correnti e delle spese correnti (vedi tabelle n. 3 e 5).

1b) L'indice può essere calcolato anche considerando esclusivamente le "entrate proprie", cioè al netto dei trasferimenti pubblici, ottenendo la tabella riportata di seguito:

Tabella 2 – Indice al netto dei trasferimenti pubblici, per anno, dal 2007 al 2010

2007	2008	2009	2010
1,52	1,17	1,20	1,32

la cui rappresentazione grafica è la seguente



L'andamento dei due indici è molto simile: entrambi raggiungono il valore minimo e massimo, rispettivamente, nel 2008 e 2007 e il rapporto di tali due valori sono, in entrambi i casi, indicativamente gli stessi (76%).

Anche la differenza media tra i valori degli indici nel quadriennio 2007-2010, pari a 0,20², è di poco inferiore a quella riscontrata nel primo indice.

² Vedi la nota 1. I valori sono $2,34/12 = 0,20$

Tabella 3 – Prospetto delle entrate correnti ricavato dal Rendiconto finanziario (entrate accertate in mgl di euro)

ENTRATE CORRENTI	2007	2008	2009	2010
Entrate derivanti da trasferimenti correnti:				
Trasferim.da parte dello Stato	0	0	0	0
Trasferim.da parte della Regione	4.600	4.000	4.500	3.000
Totale	4.600	4.000	4.500	3.000
Altre entrate				
Entrate deriv.da vendita di beni e prestaz.di servizi	17.093	15.671	18.131	18.635
Redditi e proventi patrimoniali	8.122	8.636	9.576	10.732
Entrate tributarie	7.660	7.550	8.794	14.218
Poste correttive e compensative per spese correnti	3.087	2.358	2.403	4.392
Entrate non classif.in altre voci	382	84	88	54
Totale	36.344	34.299	38.992	48.031
Totale Entrate correnti	40.944	38.299	43.492	51.031

2) Spese del personale e degli organi³/Totale delle spese al netto di quelle per investimenti (in %)⁴

Tab. 4 – Indice per anno

2007	2008	2009	2010
38,03	29,05	29,52	29,75

Tale indice mostra l'incidenza delle spese per il personale, comprese quelle per organi, sulle spese complessive, escludendone le spese in c/ capitale.

L'indice ha raggiunto il suo massimo nel 2007, pari a 38,03% e il suo minimo l'anno successivo, con un'incidenza percentuale pari a 29,05.

L'incidenza delle spese per il personale mostra, nel triennio 2007-2010, una tendenza ad aumentare progressivamente.

³ I dati delle spese per il personale sono state ottenute per differenza tra il totale delle spese di funzionamento e quelle per beni e servizi, nella sezione 1.1 del Rendiconto finanziario riportato nel testo (tabella 5).

⁴ Le spese per investimenti sono state desunte dal Rendiconto finanziario, sezione spese in c/capitale, ad eccezione della voce "Indennità di anzianità al personale cessato dal servizio".

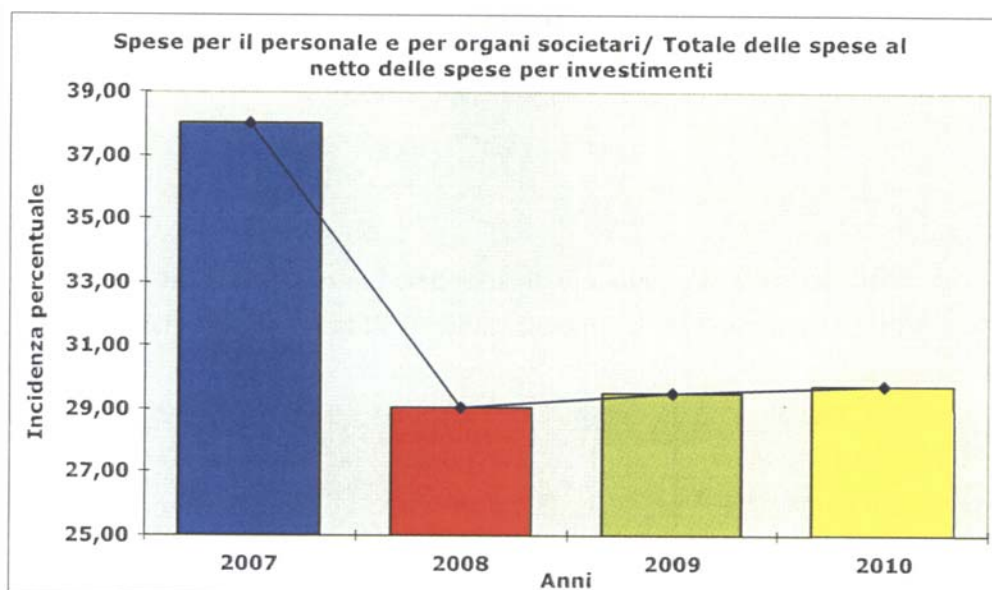


Tabella 5 – Prospetto delle spese complessive ricavato dal Rendiconto finanziario (spese impegnate in mgl di euro)

Spese correnti	2007	2008	2009	2010
1.1 Spese di funzionamento				
Spese per gli organi dell'Ente	239	303	356	308
Oneri per il personale in servizio	8.645	8.442	9.314	10.554
Oneri per il personale in quiescenza	252			
Spese per acquisto di beni e servizi	9.730	4.307	4.628	4.555
Totale	18.866	13.052	14.298	15.417
1.2 Interventi diversi				
Uscite per prestazioni istituzionali		712	2.356	8.029
Oneri finanziari	2.066	2.554	3.257	3.014
Oneri tributari	207	200	451	715
Poste correttive e compensative di entrate	352	416	310	178
Spese non classificabili in altre voci	2.384	3.478	2.062	3.335
Spese connesse con la sicurezza		8.933	9.213	5.037
Accantonamento TFR			494	597
Accantonamento fondi rischi			114	73
Totale	5.009	16.293	18.257	20.978
Totale spese correnti	23.875	29.345	32.555	36.395
Spese in conto capitale				
Acquisizione di immobili e opere portuali	250	11.077	12.250	27.690
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	95.508	800	500	515
Partecipazioni e acquisto di valori mobiliari	106	0	0	0
Indennità di anzianità al personale cessato dal servizio	148	761	200	112
Rimborsi di mutui ed anticipazioni	1.862	1.809	2.385	2.516
Totale spese in conto capitale	97.874	14.447	15.335	30.833
Spese per partite di giro	5.727	6.921	5.816	19.201
Totale spese	127.476	50.713	53.706	86.429
Totale spese al netto delle partite di giro	121.749	43.792	47.890	67.228

3) Rapporto dipendenti/dirigenti

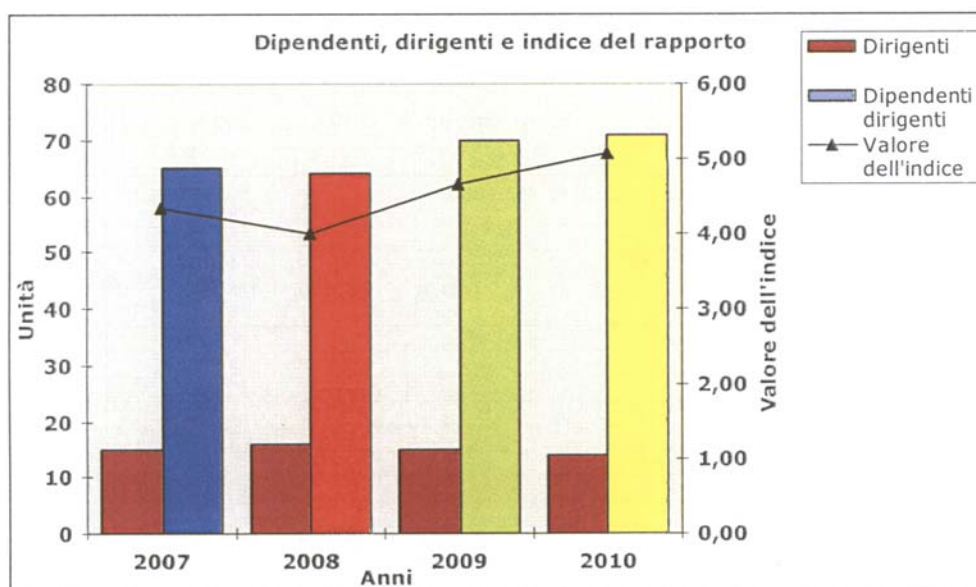
Tab. 6 – Indice per anno

2007	2008	2009	2010
4,33	4,00	4,67	5,07

Tale indice mostra il numero di dipendenti per ogni dirigente⁵.

Quanto più tale valore è piccolo, tanti più dirigenti vi sono rispetto al personale in servizio.

Dal 2008 il valore di questo indice è andato progressivamente aumentando per effetto della continua diminuzione del numero dei dirigenti, restando pressoché costante il numero dei dipendenti. Il grafico seguente mostra l'andamento del numero dei dipendenti, dei dirigenti stessi e il loro rapporto.



⁵ Il calcolo del numero dei dipendenti è stato effettuato non considerando i dirigenti.

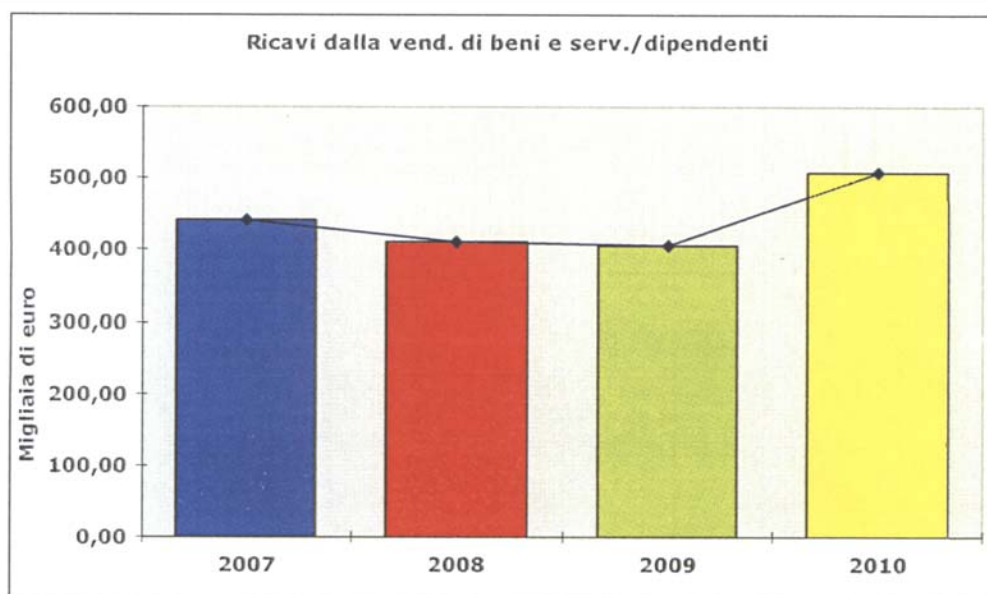
4) Ricavi per dipendente

Tab. 7 – Indice per anno (in euro)

2007	2008	2009	2010
442.847	411.321	405.633	508.451

Questo indice, ottenuto rapportando i soli ricavi derivanti dalla vendita di beni e servizi, esprime la quota di reddito “generata” da ogni lavoratore, inclusi i dirigenti.

L’indice mostra un andamento leggermente decrescente fino al 2009, ma nel 2010 ha raggiunto il valore massimo, pari al 14,81% in più rispetto al 2007.



Di seguito è riportata una tabella riassuntiva dei dati utilizzati per costruire gli indici riportati sopra.

Tabella 8 – Dati economici e finanziari da cui sono stati estratti gli indici (euro)

	2007	2008	2009	2010
Proventi e corrisp. per la prod. prestaz. e servizi	35.427.735	32.905.715	34.478.821	43.218.305
Dipendenti - dirigenti	65	64	70	71
Dipendenti	80	80	85	85
Dirigenti	15	16	15	14
Totale delle spese - spese per investimenti (in c/capitale)	24.023.000	30.106.000	32.755.000	36.507.000
Spese per il personale (sez. 1 tabella 5 del testo) e per organi	9.136.000	8.745.000	9.670.000	10.862.000
Totale delle spese (al netto delle spese per partite di giro)	121.749.000	43.792.000	47.890.000	67.228.000
Spese per investimenti *(tabella 5)	97.726.000	13.686.000	15.135.000	30.721.000

** al netto delle indennità erogate al personale cessato dal servizio*

AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

BILANCIO D'ESERCIZIO 2007

PAGINA BIANCA

INDICE

- ❑ **Relazione del Presidente**

- ❑ **Il BILANCIO:**
 - **Prospetti del Bilancio**
 - **Situazione Amministrativa**
 - **riscontro residui attivi e passivi al 31.12.2007**
 - **Conto economico Generale**
 - **Stato Patrimoniale**

- ❑ **Relazione tecnico-amministrativa e nota integrativa**

- ❑ **Relazioni del Collegio dei Revisori dei Conti**

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

BILANCIO CONSUNTIVO ANNO 2007

Il 2007 rappresenta un anno di svolta in ordine ai procedimenti relativi ai processi di cassa delle Autorità Portuali italiane grazie all'entrata in vigore delle nuove norme relative alla autonomia finanziaria degli Enti portuali.

Il nuovo assetto comporta la destinazione della totalità degli introiti di natura fiscale direttamente all'Amministrazione.

La devoluzione completa dei flussi erariali produce un duplice effetto di natura opposta: se da un lato l'Ente può effettivamente contare su un cash – flow derivante dalla effettiva e totale produzione di ricchezza portuale, dall'altro deve rinunciare agli emolumenti governativi in ordine alle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria portuale alle quali fare fronte unicamente con le risorse prodotte dal sistema portuale.

Gli stanziamenti in conto capitale, comunque, sono e saranno espressione degli obiettivi di natura strategica contenuti nei documenti programmatici dell'Ente quali PRG e POT al fine di sottoscrivere gli accordi relativi con le amministrazioni locali e/o centrali per i conseguenti processi di finanziamento. Nella prima fase operativa, compito dell'Ente è stato ed è quello di accertare gli effettivi flussi di cassa e di adottare misure tese ad uniformare l'attività di riscossione delle Dogane e dell'Ente attraverso misure di carattere amministrativo e tecnico per l'adozione di architetture informatiche in corso di realizzazione al fine di migliorare la circolazione dell'informazione.

Le entrate derivanti dagli introiti demaniali si sono stabilizzate nel corso dell'esercizio avendo già nel 2006 provveduto ad un notevole incremento dovuto agli accertamenti sui canoni pregressi.

Nel mercato dei passeggeri lo scalo attualmente copre il II posto nella classifica del mediterraneo dopo il porto di Barcellona con circa 1.400.000 passeggeri internazionali e circa 900 navi da crociera all'anno.

I passeggeri croceristi internazionali sono pari ad una media giornaliera di 5500 di cui 2500 effettuanti operazioni di turn around con 250 bus di media al giorno.

E' entrata nella fase operativa la concessione relativa alle banchine ed alle infrastrutture destinate al Crocieristico assentita alla RCT Roma Cruise Terminal srl e costituita dai più grandi armatori del mercato che coprono il 90% dell'attuale movimento nel mediterraneo (Royal Carebban,

Carnival Corp., MSC crociere ecc.). Ciò comporta da parte dell'Amministrazione la contrazione di tutti i costi relativi ai servizi di interesse generale e di pubblica utilità che sono a carico del nuovo soggetto imprenditoriale.

Il Mercato delle "Autostrade del mare" e del cabotaggio nazionale in genere, si è ulteriormente consolidato. Attualmente, il porto di Civitavecchia è collegato con gli scali di Barcellona, Palermo, Catania, Tolone, Tunisi, Malta, Olbia, Cagliari, Arbatax, Golfo Aranci, Porto Vecchio.

I passeggeri trasportati nel segmento del cabotaggio nazionale ed autostrade del mare è pari a 25.650 di media giornaliera e di circa 2.800.000 all'anno tra sbarchi ed imbarchi. Nel porto di Civitavecchia, durante la stagione estiva, si è registrata una media giornaliera pari a 32.650 passeggeri che, escludendo i porti con brevi tratti di percorrenza e di piccolo cabotaggio con isole ed arcipelagi minori, risulta il primato italiano nel mercato del cabotaggio nazionale.

Il mercato delle merci in generale ha fatto registrare notevoli incrementi come quelli della merce unitizzata (semirimorchi, mezzi pesanti, macchinari speciali, autovetture nuove.) Il Mercato delle Autovetture in polizza costituisce un altro segmento della crescita del Porto di Civitavecchia con circa 400.000 autovetture nuove sbarcate all'anno pari a circa n° 3 navi Car – Carrier di media a settimana.

Nel Porto di Civitavecchia è stato realizzato un articolato complesso di aree di sosta per gli autoveicoli con un terminal per la sosta breve post – sbarco di 80.000 mq in area portuale e sono state acquisite aree di sosta nelle zone immediatamente contigue al porto pari a 400.000 mq per il lungo termine. Il mercato delle merci alla rinfusa ha fatto registrare alcune flessioni per le alcune tipologie di prodotti come i cereali, il caolino, il solfato, mentre per il ferrochromo ed i prodotti ferrosi vi è stato un ampliamento del mercato con circa 1.000.000 di tonnellate all'anno dovuto alla nuova identità dello scalo quale Terminale di riferimento della logistica per le acciaierie della Krupp/ AST di Terni.

La merce viene depositata in stock-safety nel porto di Civitavecchia e trasportata con la modalità ferroviaria agli stabilimenti di lavorazione. Il prodotto semilavorato (coils di acciaio) viene successivamente trasportato ed imbarcato dal porto di civitavecchia e spedito ai mercati americani e cinesi attraverso containers che vengono trasportati da Navi feeder ai porti di Transhipment di Cagliari e Gioia Tauro. Il Traffico dei container ha subito contrazioni tali da far sopravvivere le infrastrutture unicamente con il feeder destinato ai coils in export dal Porto di Civitavecchia. I cementi, negli ultimi anni, hanno fatto registrare notevoli incrementi nella movimentazione. Successivamente alla chiusura degli stabilimenti dell'Italcementi nell'area retroportuale nella metà degli anni novanta, la Cementir srl ha chiesto ed ottenuto la concessione demaniale sulla banchina n°2 di spazi destinati allo stoccaggio di cementi vari. Il mercato, allo stato, è pari a circa 200.000 tons all'anno. I sili cementiferi stanno per essere delocalizzati presso la banchina n° 24

che costituisce un'ubicazione naturale e coerente con quanto contenuto nel PRG portuale in ordine alle superfici dove si svolgono operazioni portuali di merci alla rinfusa. Detto trasferimento è iniziato nel corso del 2007.

Ulteriore segmento del mercato che ha interessato lo scalo Laziale nel corso del 2007 è costituito dall'agroalimentare frutta e merce deperibile .

Nell'anno 2006 è stata inaugurata una nuova tipologia di commercio ortofrutticolo per il porto di Civitavecchia consistente nel trasporto di frutta dal continente Sud-Americano al mercato italiano. Protagonista di questo commercio è la NNH(Noord Natie Holding), società di diritto belga .

Le società NNH e CFT, quest'ultimo antico terminalista dello scalo, hanno eseguito uno scambio azionario ed il nuovo soggetto ha assunto la denominazione di CFFT (Civitavecchia Forest and Fruit Terminal spa) ed è titolare di una concessione di un'area di circa mq 10.000 in prossimità della banchina n. 24 ove è stato realizzato un terminale per la ricezione dei prodotti alimentari deperibili con avanzati sistemi di refrigerazione ed ha assunto l'impegno formale dinanzi all'Autorità Portuale a convogliare su Civitavecchia il traffico ortofrutticolo in quantità non inferiori a 40.000 tonnellate nel 2007, 200.000 nel 2008, 250.000 nel 2009 e 300.000 nel 2010.

L'attività in questione consiste nel commercio di banane come merce primaria, e altri prodotti genericamente indicati come "altra frutta" o comunque deperibili alimentari provenienti dal Sud America e indirizzati verso clienti italiani come la Bonita e altri europei, e di pesce congelato da destinare a ricevitori italiani e comunitari. Nel corso dell'anno 2007, il Concessionario ha sottoscritto un nuovo contratto con la Chiquita Inc. che, di fatto, trasforma il nuovo polo agroalimentare nel principale punto di eccellenza del mediterraneo. Contestualmente, nel corso dell'anno 2007 è stato inaugurato un terminale per la ricezione di olio vegetale da destinare ad usi alimentare costituito da silos olieri sempre presso la banchina n° 24. Con tale assetto è visibile la nuova identità della banchina n° 24 quale polo agrolimentare dello scalo laziale che avrà il suo compimento evolutivo con la il trasferimento dei terminali cerealicoli insistenti nella parte storica del porto

Il mercato delle rinfuse petrolifere ha fatto registrare una flessione nell'ultimo triennio per fattori esogeni all'economia del porto quali la riduzione dell'olio combustibile per le centrali elettriche del territorio, l'elevato costo del petrolio alla fonte ed una contrazione del consumo dei prodotti Jet per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino.

Il porto di Fiumicino è stato interessato dal fondamentale impegno costituito dalla necessità di giungere alla definizione dell'iter relativo alla Variante al Piano regolatore del nuovo porto commerciale che potrà considerarsi conclusa con l'emanazione da parte del Ministero dell'Ambiente del decreto V.I.A. e la successiva approvazione della Variante stessa da parte della Regione (ex art.5, comma 4, legge n.84/94). Ad oggi, dopo la trasmissione da parte dell'Ente degli

ultimi approfondimenti richiesti in sede istruttoria – relativi agli effetti della nuova infrastruttura sul trasporto solido costiero – si è in attesa, a conclusione di una estenuante fase istruttoria in essere ormai dal 2004, dell'esito dei lavori della Commissione di valutazione di impatto ambientale.

Con l'approvazione del Piano sarà possibile attivare iniziative per il conseguimento delle risorse finanziarie necessarie per l'avvio della realizzazione della prima significativa parte dell'opera, ed in particolare del molo di soprafflutto, della darsena per il naviglio peschereccio, e dei primi piazzali e banchinamenti destinati ad accogliere naviglio marittimo commerciale (navi veloci e traghetti ro-ro) e crocieristico.

Dal punto di vista operativo il porto di Fiumicino, nel confermare il suo importante ruolo di polo per la movimentazione di prodotti petroliferi (con oltre 5.5 milioni di tonnellate medie annue di oli minerali grezzi e raffinati sbarcati ed imbarcati), ha in questi anni visto il progressivo consolidarsi del collegamento con la Sardegna (Golfo Aranci), il quale, pur svolgendosi esclusivamente nel periodo estivo con una nave veloce messa in esercizio dalla Società di navigazione Tirrenia (HSC classe Taurus), ha consentito allo scalo di registrare un significativo risultato sul piano della operatività commerciale con una media di transiti annui di oltre 120.000 passeggeri e 40.000 auto. Sempre per ciò che attiene i traffici merita menzione la ripresa, nel corso del 2007, dei collegamenti con le isole Pontine che è stata utilizzata, nei soli fine settimana di luglio ed agosto, da oltre 12.000 passeggeri diretti all'arcipelago laziale.

Nella ricerca di un continuo miglioramento delle infrastrutture e dei servizi offerti all'utenza in transito, l'Autorità portuale, oltre a garantire l'attrezzamento in sicurezza dei piazzali, delle corsie e della banchina di imbarco/sbarco nonché l'operatività di un servizio di vigilanza ai varchi, assistenza ai passeggeri ed incolonnamento delle autovetture, ha provveduto a realizzare sul piazzale Mediterraneo, nel corso del 2007, la nuova Stazione marittima, prima infrastruttura del compendio portuale pensata in funzione esclusiva della operatività commerciale.

Il Porto di Gaeta è un scalo che movimentava circa 2, 3 milioni di tonnellate all'anno di merci di cui circa 1,3 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (prodotti petroliferi) e il resto di rinfuse solide.

Il tutto con l'approdo di circa 300 navi mercantili (di cui 190 presso il Porto commerciale e 110 presso il pontile ENI).

Inoltre si registra un traffico crocieristico di circa 10 navi all'anno per un totale di circa 900 passeggeri presso la banchina Caboto, oltre ad un attracco di mega-yacht soprattutto durante la stagione estiva.

Le imprese autorizzate all'esercizio delle operazioni portuali negli anni 2004 – 2005 e 2006 sono state tre a cui si è aggiunta, nell'anno 2007, una quarta, in relazione alla crescita degli accosti dello scalo commerciale e all'incremento dei traffici.