
Paolo Battilana	- per gli Industriali
Ampelio Zanzottera	- per gli Imprenditori
Fabio Dominicini	- per gli Spedizionieri
Edoardo Filipcic	- per gli Agenti Raccomandati Marittimi
Oronzo Cosola	- per le Imprese Ferroviarie
Giovanni Fusco	- per gli Autotrasportatori
Gianpiero Fanigliulo	- in rappresentanza dei lavoratori delle imprese portuali
Dean Novel	- in rappresentanza dei lavoratori delle imprese portuali
Rosario Gallitelli	- in rappresentanza dei lavoratori delle imprese portuali
Angelo D'Adamo	- in rappresentanza dei lavoratori delle imprese portuali
Giovanni Russo	- in rappresentanza dei lavoratori delle imprese portuali
Fabio Vatore	- in rappresentanza dei dipendenti dell'Autorità Portuale

- 1) *Nominato dal Presidente dell'Autorità Portuale con proprio decreto n.1323 di data 14 settembre 2009 in sostituzione del C.A. (CP). Domenico Passaro;*
- 2) *Rappresentato dal dott. Riccardo Riccardi, Assessore regionale alla pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto con delega permanente di data 1 maggio 2008.*

Collegio dei Revisori dei Conti

Nominato con decreto 102/T del Ministero dei Trasporti dd.31 marzo 2008

PRESIDENTE:

Cesare Carassai - per il Ministero dell'Economia e delle
Finanze

MEMBRI EFFETTIVI:

Pier Vincenzo Ciccone - per il Ministero dei Trasporti

Paolo Manzin - per il Ministero dei Trasporti

MEMBRI SUPPLENTI:

Franco Bidoli - per il Ministero dell'Economia e delle
Finanze

Filomena Silvestri - per il Ministero dei Trasporti

Alessandro Franchi - per il Ministero dei Trasporti

DELIBERAZIONE N. 3 / 2010

Oggetto: rendiconto generale dell'anno 2009.

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 2009, 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 2009, i cui dati sintetici, espressi in Euro, sono così riassunti:

3 / 2010

CONTO FINANZIARIO

Avanzo di amministrazione al 31.12.2008: + 13.129.009,42

Gestione dei residui:

- minori residui attivi 322.786,71

- minori residui passivi 2.291.091,04

1.968.304,33

Risultato di competenza:

- accertamenti 51.067.465,45

- impegni 53.656.081,02

- 2.588.615,57

Avanzo di Amministrazione al 31.12.2009: + 12.508.698,18

CONTO ECONOMICO

- Avanzo economico 9.563.434

STATO PATRIMONIALE

- Totale attività 161.529.476

- Totale passività 138.219.059

Patrimonio netto al 31.12.2009 23.310.417

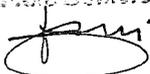
Così suddiviso:

Avanzo economico esercizi precedenti 13.746.983

Avanzo economico esercizio 2009 9.563.434

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, 30 APR 2010

AUTORITÀ COMUNALE DI TRIESTE
 Sindaco
 Claudio Scavolini


NOTIZIE SULL'AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE

L'Autorità Portuale di Trieste è ente giuridico di diritto pubblico, dotato di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria¹, alla quale sono affidati i compiti² di:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali³ 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 generale⁴.

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 Salute, i poteri di vigilanza e controllo sull'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa⁵.

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

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

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

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

⁴ Servizi di cui ai decreti ministeriali del 14.11.1994 e del 4.4.1996.

⁵ Art. 24, comma 2 bis, legge 84/94.

variazione, del conto consuntivo nonché quelle relative alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa⁶. La vigilanza sulle delibere riguardanti il bilancio, sia preventivo che consuntivo, è esercitata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze⁷. Il rendiconto della gestione finanziaria è inoltre soggetto al controllo della Corte dei Conti⁸.

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 connesse⁹.

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 trasportistiche¹⁰. L'Autorità Portuale di Trieste continua inoltre a fornire¹¹ 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 a tal fine costituito società nelle quali manterrà una quota non maggioritaria. Partecipa inoltre a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali che le

⁶ Art. 12, comma secondo, legge 84/94.

⁷ Art. 12, comma terzo, legge 84/94.

⁸ Art. 6, comma quarto, legge 84/94.

⁹ Art. 6, comma 6, legge 84/94.

¹⁰ Art. 6, comma sesto, legge 84/94.

sono stati affidati dalla legge¹². Sono state così costituite le seguenti società:

- ◆ Adriafer s.r.l. per la gestione del servizio ferroviario svolto nell'ambito del porto¹³;
- ◆ 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 passeggeri¹⁴;
- ◆ Porto di Trieste Servizi S.p.A. per la gestione dei servizi di interesse generale di cui all'art. 1, lettera A,B,C,D,F,G, del DM 14/11/1994;

mentre partecipa ad altre società in posizione di minoranza.

Nel corso del 2009 l'Autorità ha inoltre dato vita alla Fondazione "Istituto di cultura marittimo portuale di Trieste" con lo scopo di valorizzare e rendere fruibile il patrimonio di beni culturali di appartenenza pubblica collegato alle attività marittime e portuali, nonché soddisfare il bisogno formativo di professionalità richiesto dai diversi soggetti operanti nello scalo triestino per rispondere alle esigenze di mercato del settore portuale e contribuire allo sviluppo delle competenze del personale operante in tale ambito.

Sono Organi dell'Autorità Portuale: il Presidente, il Comitato Portuale, il Segretariato Generale ed il Collegio dei Revisori dei Conti¹⁵.

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

¹² Art. 6, comma 6, legge 84/94.

¹³ Di cui al D.M. 04/04/1996.

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

¹⁵ Art. 7, comma primo, legge 84/94.

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 scalo¹⁶. Il rapporto di lavoro del personale è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile¹⁷.

La legge, nell'attribuire all'Autorità Portuale autonomia di bilancio e finanziaria, assegna alla stessa le seguenti risorse finanziarie¹⁸:

- 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 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 ancoraggio¹⁹;
- d) contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- e) entrate diverse.

¹⁶ Art. 10, comma quinto, legge 84/94.

¹⁷ Art. 10, comma sesto, legge 84/94.

¹⁸ Art. 13, comma primo, legge 84/94.

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

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Anche il 2009, così come il 2008, è stato dominato dalla profonda crisi che ha colpito l'economia mondiale a seguito della forte turbolenza finanziaria causata dai mutui *subprime*, scatenatasi nella seconda fase del 2007. Il virus che ha aggredito il sistema finanziario ha infettato già nel 2008 l'economia reale e la sua virulenza è stata accresciuta dalla forte interdipendenza tra le economie dei diversi paesi dovuta alla globalizzazione.

La situazione di incertezza e instabilità che si è venuta a determinare con lo scoppio della bolla collegata con i mutui *subprime* si è successivamente accentuata con il fallimento di importanti banche europee e statunitensi. Tutti i settori produttivi hanno subito pesanti tagli alla produzione.

Il mercato delle *commodities*, che era stato dominato negli anni precedenti da forti tensioni sui prezzi derivanti dall'espansione della domanda collegata con uno dei più lunghi e intensi periodi di sviluppo economico, è stato caratterizzato da un eccesso di offerta che ha determinato il crollo dei prezzi e una forte domanda di stoccaggio di materie prime, semiprodotto e in molti casi anche di prodotti finiti (ad es. automobili) anche presso le aree portuali.

Nella seconda parte del 2009, malgrado numerosi segnali di incertezza, si sono rafforzati i principali indicatori di ripresa economica per quanto riguarda le maggiori economie avanzate, mentre si sono

ulteriormente rafforzati per quelle emergenti. La ripresa è stata favorita dalle politiche economiche espansive messe in atto dai principali paesi: nel terzo trimestre il PIL è tornato a crescere negli Stati Uniti e nell'area Euro, ha continuato ad espandersi in Giappone, ha accelerato nelle economie emergenti dell'Asia e dell'America Latina.

Nell'ultimo trimestre dell'anno la produzione industriale ha mostrato segni di recupero rispetto ai minimi toccati nella prima metà del 2009 ed il clima di fiducia è ulteriormente migliorato così come si è progressivamente allentata la restrizione del credito bancario. Alla indicazione di miglioramento del quadro economico mondiale ha fatto immediatamente seguito l'aumento delle quotazioni del petrolio e delle principali materie prime industriali.

I BRIC (Brasile, Russia, India e Cina) sono in espansione economica, con India e Cina che presentano indici di produzione a livelli pre-crisi.

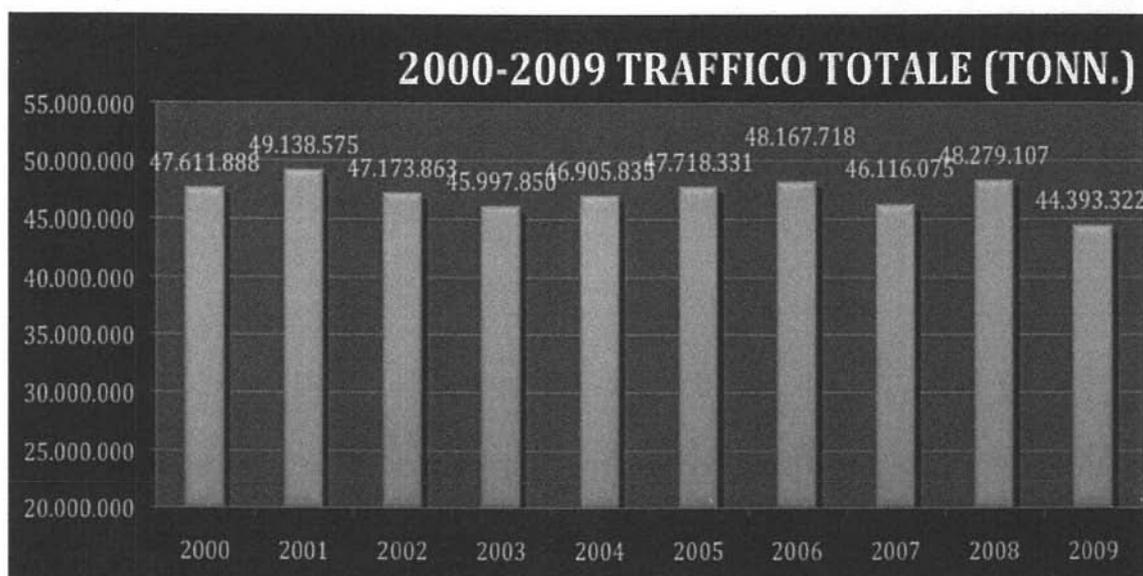
Anche il commercio mondiale è tornato a crescere pur rimanendo del 10% circa al di sotto del livello medio del 2008 e del 16% rispetto ai massimi di aprile dello stesso anno. Con il risveglio del commercio mondiale si assiste anche ad una ritrovata dinamicità sul mercato dei noli marittimi.

Come già detto, l'area dell'Euro ha mostrato segni di ripresa nella seconda parte del 2009 seppur con una dinamica meno marcata rispetto a quella che ha riguardato le principali economie mondiali e con qualche criticità riferibile in particolare alla debolezza della domanda interna. Un buon sostegno alla domanda è venuto invece dall'aumento delle

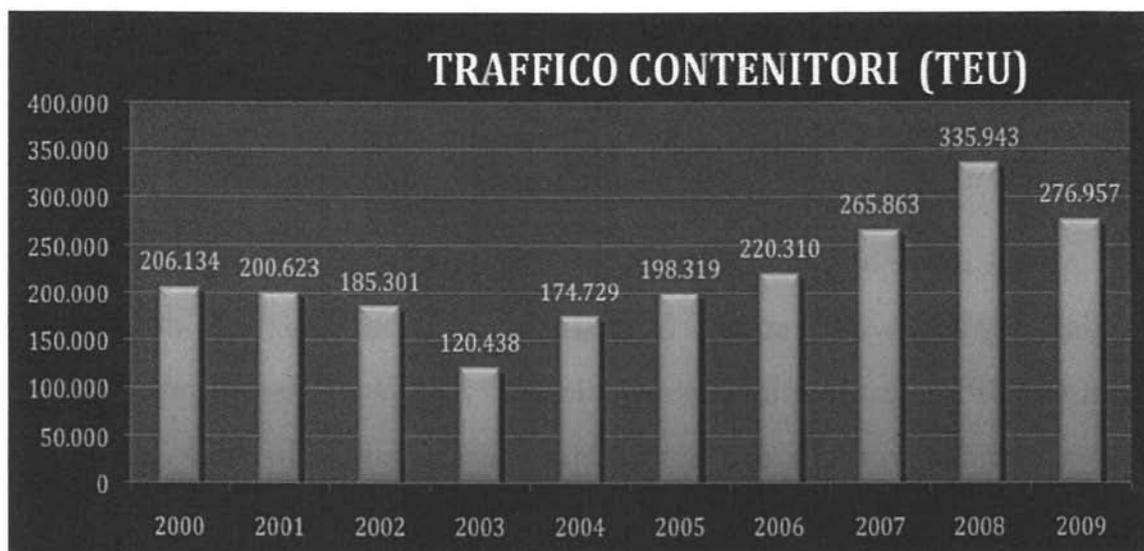
esportazioni favorito dal graduale miglioramento del ciclo economico mondiale.

La ripresa economica è in atto anche nel nostro Paese. Nella seconda parte del 2009 il PIL è tornato a crescere dopo un anno di risultati negativi e ciò è stato possibile grazie al rimbalzo delle esportazioni, dopo cinque trimestri consecutivi in calo, e ad un moderato incremento della domanda interna.

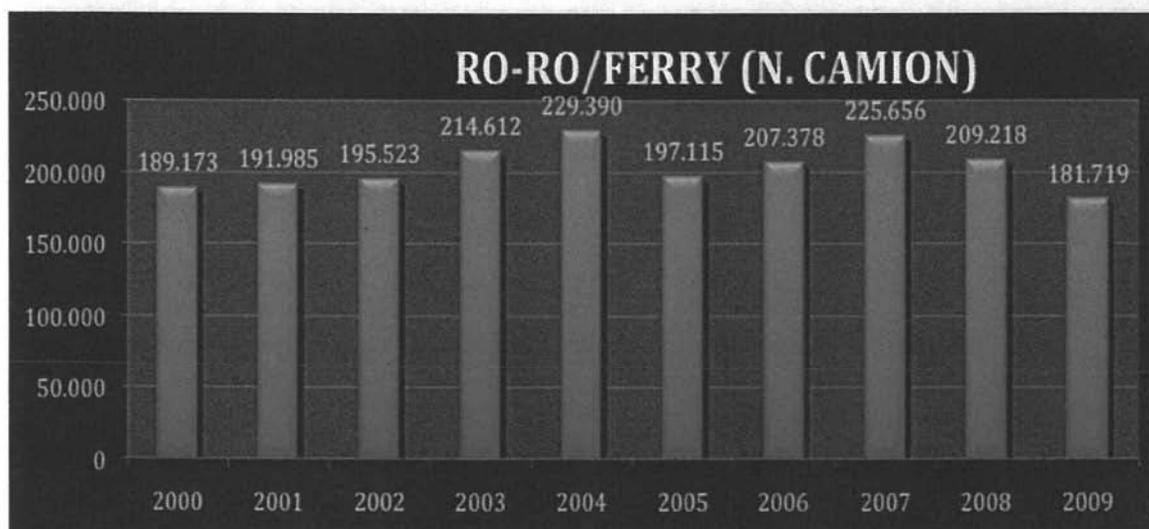
Anche il porto di Trieste ha assistito negli ultimi mesi dell'anno a un parziale recupero e l'anno si è chiuso con una contrazione del 8% sul 2008 (44.393.322 tonnellate contro le 48.279.107 dell'anno precedente). Una sostanziale tenuta dei traffici inquadrata nella difficile situazione economica mondiale che ha pesantemente influenzato il volume degli scambi commerciali rapportata al 2008 che è stato un anno record per il porto di Trieste.



Nel 2009 il Terminal container ha movimentato 276.957 TEU contro i 335.943 del 2008 con una perdita del 17,5%. Tale volume rappresenta comunque il secondo miglior risultato di sempre per Trieste, inferiore solamente alla punta massima del 2008.

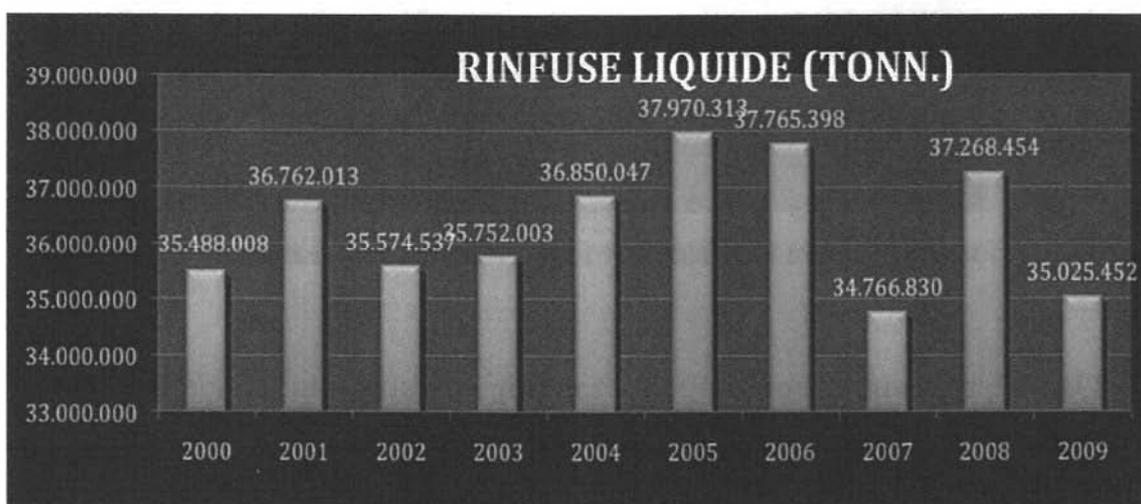


Nel corso dell'anno il comparto Ro-Ro ha visto una progressiva ripresa dei traffici ed ha concluso l'anno con una flessione del 13%, flessione che nei primi mesi aveva raggiunto il 26%.

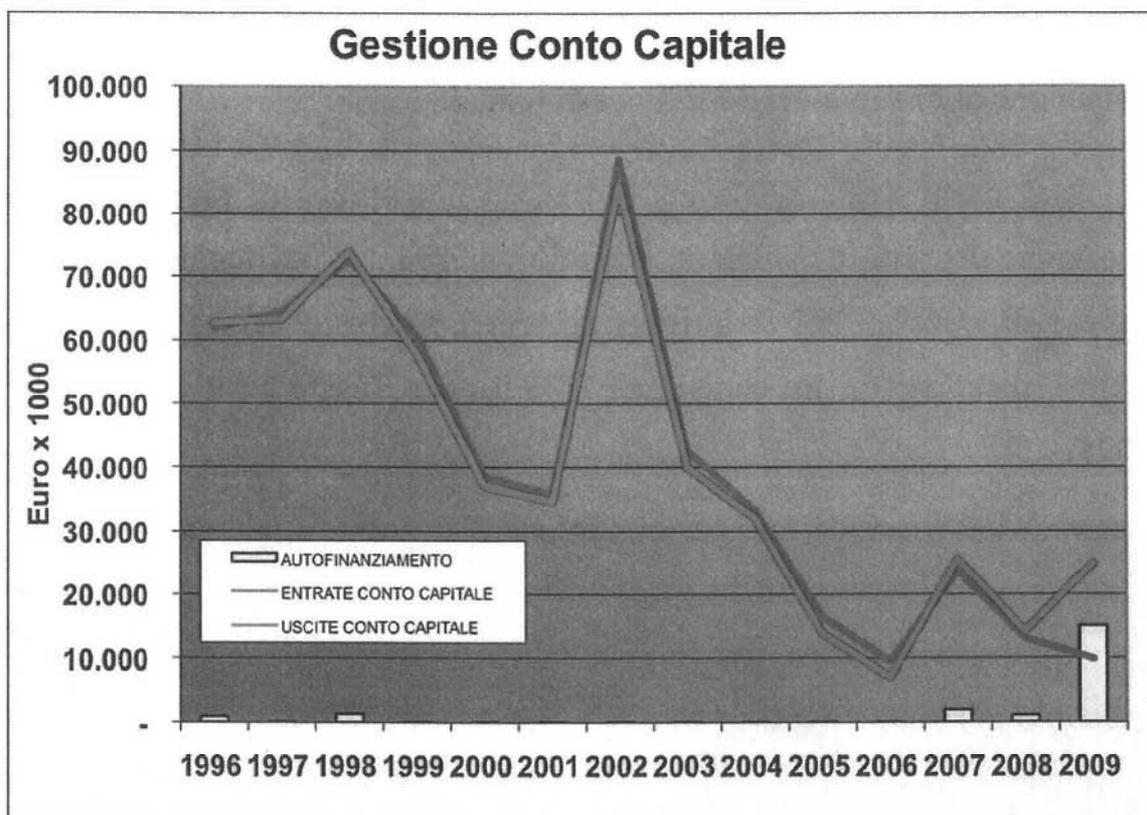


Le rinfuse liquide chiudono con una riduzione del 6%, rimanendo comunque al di sopra dei 35 milioni di tonnellate.

Nel primi mesi dell'anno il trend del traffico ha presentato, ad eccezione del settore container, numeri in crescita. Il traffico complessivo supera di circa il 7% il traffico del corrispondente periodo del 2008 mentre il settore Ro-Ro supera del 26% il dato riferito ai primi mesi del 2008.



In sede di redazione del bilancio di previsione per l'esercizio 2009 l'Autorità Portuale di Trieste aveva indicato come strategia da perseguire quella di operare in modo "anticiclico", anticipando per quanto possibile gli investimenti e, in mancanza di risorse finanziarie esterne, ricorrendo in modo massiccio all'utilizzo dell'autofinanziamento (risorse finanziarie dell'Ente), come del resto appare evidente da seguente grafico.



Come più volte ricordato, la capacità di autofinanziamento è stata resa possibile dall'attuazione del processo di revisione organizzativa messo in atto in questi ultimi anni che ha consentito di raggiungere importanti traguardi sia in termini finanziari che in termini economico-gestionali. I risultati dell'esercizio 2009, anno nel quale si è manifestata una delle più profonde e drammatiche crisi economiche mondiali, confermano ancora una volta la bontà delle scelte operate. L'esercizio si chiude infatti con un avanzo di amministrazione pari a m.€ 12.509, con una nuova conferma del positivo andamento della gestione corrente, che presenta un avanzo di m.€ 12.466, più che raddoppiato rispetto al 2008 (+110%), e con un utile netto dell'esercizio pari a m.€ 9.563 (+129%) anch'esso più che raddoppiato rispetto al 2008 (in presenza di un saldo delle poste di natura straordinaria prossimo a zero, ma negativo).

I risultati su indicati sono stati conseguiti soltanto attraverso un processo di revisione critica di ciascuna attività precedentemente svolta ed in particolare procedendo al riassetto di quella che potremmo definire la “struttura di gruppo” dell’Autorità Portuale di Trieste. Appare a tal riguardo importante evidenziare come attraverso il citato processo di riorganizzazione l’Autorità Portuale abbia attuato la separazione tra compiti autoritativi riservati dalla legge 84/94 all’Autorità stessa e quelli operativi che la legge vuole affidati a soggetti terzi operanti secondo una logica imprenditoriale, seppur in un contesto di mercato regolamentato.

I risultati ottenuti sono quindi l’espressione non di una particolare congiuntura favorevole, ma la conseguenza, positiva e consolidata, di riforme strutturali che hanno prodotto i loro frutti e che sono destinate a produrne in misura ancor maggiore nel futuro. Molti degli interventi messi in atto produrranno infatti ulteriori benefici negli anni a venire e garantiranno all’Ente una notevole capacità di autofinanziamento.

Nel corso del 2009 sono state quindi profuse notevoli energie per portare a definizione numerosi interventi inseriti nei documenti di programmazione dell’Ente.

L’Ente ha indirizzato la propria attività verso la soluzione di varie criticità, prima di tutto privilegiando gli interventi volti alla tutela della sicurezza delle persone e al miglioramento della sicurezza in senso più generale, ma garantendo nel contempo il mantenimento e il recupero del rilevante patrimonio infrastrutturale di cui il porto dispone con particolare riguardo all’adeguamento alle normative vigenti, all’ampliamento e potenziamento degli impianti e alla modernizzazione del lay-out portuale.



Principali interventi che hanno impegnato l’Autorità Portuale nel 2009

A tal riguardo si ricordano i principali interventi in corso.

- Progettazione del restauro e riqualificazione dei due storici immobili del Porto Vecchio (Centrale Idrodinamica e Sottostazione Elettrica). Entrambi gli interventi sono parzialmente finanziati dalla Regione F.V.G. ed hanno già ricevuto l’autorizzazione dalla locale Soprintendenza. Per quanto riguarda la Centrale Idrodinamica si è giunti alla progettazione esecutiva e si prevede che l’intervento di restauro e riqualificazione possa avviarsi entro il mese di settembre 2010 per concludersi nello stesso mese dell’anno successivo.