

AUTORITÀ PORTUALE DI LA SPEZIA

ESERCIZIO 2011

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PREMESSA

Il Rendiconto Generale è stato redatto in conformità al vigente Regolamento di Amministrazione e Contabilità, e secondo i principi ed i criteri di redazione del bilancio di cui agli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, per quanto applicabili all'Autorità Portuale della Spezia.

Il Rendiconto Generale è composto dai seguenti documenti, oltre alla relazione illustrativa del Presidente:

1. **Relazione sulla gestione**
2. **Relazione del Collegio dei Revisori**
3. **Conto del Bilancio: Rendiconto Finanziario Gestionale
Rendiconto Finanziario Decisionale**
4. **Conto Economico**
5. **Stato Patrimoniale**
6. **Nota Integrativa**
7. **Situazione Amministrativa**

Nella seguente relazione sulla gestione viene esaminato l'andamento dell'anno 2011 nel suo complesso, rimandando ai singoli documenti quel che riguarda l'esame analitico degli aspetti finanziari, di cassa ed economico-patrimoniali.

RELAZIONE SULLA GESTIONE E RISULTATI

L'andamento della gestione 2011 nel suo complesso evidenzia i seguenti dati di sintesi, illustrati per macrovoci del rendiconto finanziario di competenza:

1 - RENDICONTO FINANZIARIO (competenza)

ENTRATE		SPESE	
Correnti (Tit. I)	18.604.743	Correnti (Tit. I)	10.466.609
C/Capitale (Tit. II)	21.216	C/Capitale (Tit. III)	7.529.676
Partite di giro (Tit. III)	3.520.682	Partite di giro (Tit. III)	3.520.682
Totale	22.146.641	Totale	21.516.967
		Avanzo finanziario di competenza	629.674
Totale a pareggio	22.146.641	Totale a pareggio	22.146.641

Il risultato finanziario 2011 è un avanzo di competenza di € 629.674 che deriva da un:

- avanzo finanziario su raffronto entrate/spese correnti per € 8.138.135;
- disavanzo finanziario su raffronto entrate/spese in c/capitale per € 7.508.459.

Per quel che riguarda le partite correnti, le entrate sono risultate nel complesso pari ad euro 18.604.743, a fronte di una previsione di 18.848.000 (con una percentuale di realizzo del 98,70%), ed evidenziano un incremento di euro 435.143 rispetto al dato del 2010 di euro 18.169.600.

La maggiore quota degli introiti dell'Ente deriva, come gli anni precedenti, dal gettito delle entrate tributarie, in particolare della tassa di ancoraggio e della tassa portuale, i cui proventi di oltre 11,7 milioni di euro sono sostanzialmente analoghi a quelli registrati nel 2010, in

stretta correlazione con andamento dei traffici che a livello dei contenitori ha consolidato i livelli raggiunti nel 2010, attestandosi ad 1.307.274 milioni di teus nell'anno appena trascorso (più 1,7%).

Tale risultato è nel complesso positivo, anche alla luce della grave crisi politico-economica dei paesi del nord Africa, da sempre tra i tradizionali partner e mercati dello scalo spezzino.

Segnali di rallentamento sono invece da registrarsi nel settore rinfuse (liquide e solide).

Le altre maggiori entrate finanziarie derivano dai redditi e proventi patrimoniali, che registrano un incremento di euro 549.126, (più 9,7%), anche per l'effetto di verifica e revisione dei parametri applicati a tutte le concessioni demaniali, e si attestano ad euro 6.195.302 contro l'importo del 2010 di euro 5.646.176.

Le uscite correnti, relative all'espletamento dell'attività istituzionale ordinaria ed ai costi di gestione della struttura, ammontano ad euro 10.466.609, con una percentuale di realizzo dell'86,4% rispetto al dato previsto prudenzialmente in euro 12.105.150, e registrando a consuntivo un incremento di euro 2.390.666 rispetto al dato 2010 di euro 8.075.943.

Le maggiori uscite del 2011 sono riconducibili principalmente alle spese relative all'acquisto di beni e servizi (euro 850.008), ed ai trasferimenti passivi (euro 1.044.553), voci su cui hanno inciso specifiche motivazioni più innanzi illustrate.

Il trend delle entrate ed uscite finanziarie correnti si riflette, quasi integralmente, nell'andamento economico dei ricavi e costi, con le dovute differenze relative ai costi non monetari quali ammortamenti, accantonamenti, ratei, risconti, sopravvenienze, insussistenze, ecc.

Per quel che riguarda le partite straordinarie, è stato effettuato un accantonamento di euro 250.000 al fondo contenzioso e spese legali, per fare fronte ai potenziali oneri generati da due contenziosi innescati da personale andato in quiescenza e precedentemente impiegato dall'Ente in funzioni apicali.

Con riferimento al conto economico, i dati evidenziano un utile di esercizio di euro 7.004.383, con una diminuzione di euro 1.521.003 rispetto al dato dell'esercizio precedente che era di euro 8.525.386.

Per il dettaglio delle singole voci di costo e ricavo, una analisi più approfondita della dinamica della gestione e delle variazioni intervenute si rimanda alle informazioni di cui alla nota integrativa a pag. 34.

Per quel che riguarda l'ammontare dell'avanzo di amministrazione, che sintetizza la posizione finanziaria netta dell'Ente, si registra un incremento di euro 1.223.781 (più 9,6%), per cui l'importo globale si attesta ad euro 13.920.319 rispetto al dato 2010 di euro 12.696.538.

La parte libera (non vincolata) del predetto avanzo, pari ad euro 9.185.645, potrà essere utilizzata per l'attuazione degli obiettivi e della programmazione strategica di medio lungo periodo, sulla base dell'effettivo fabbisogno finanziario, congiuntamente alle altre risorse disponibili.

Nel corso del 2011, nonostante le fasi di turbolenza dei mercati, sono stati concluse operazioni finalizzate all'acquisizione di provvista finanziaria per complessivi 49,5 milioni di euro, con una durata pluriennale di 18 anni, e con un costo medio ponderato del capitale che è pari, alla data di stesura del presente documento, al 2,2% annuo.

Per quel che concerne le spese in immobilizzazioni, dall'analisi del consuntivo, in particolare della parte relativa al flusso degli investimenti e della loro copertura finanziaria, emerge che sono stati deliberati nuovi impegni in opere e fabbricati per complessivi euro 6.613.637, di cui euro 5.377.347 finanziati dall'Ente mediante l'avanzo di competenza di parte corrente, mentre la differenza di euro 1.236.289 è stata invece finanziata dallo Stato.

Nel corso del 2011, come avviene dall'esercizio 2007, non si è registrato alcun nuovo contributo/finanziamento da parte dello Stato, in quanto l'importo sopra assegnato è relativo a contributi precedentemente devoluti dalla legge obiettivo 166/2002, e precedentemente accertati.

Anche per questo anno si deve, pertanto, constatare la mancanza dell'effettiva attuazione dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, stante che la legge di riforma non ha ancora trovato un concreto sbocco legislativo.

I prossimi investimenti programmati saranno basati soprattutto sulla capacità di autofinanziamento dell'Ente, nei limiti delle risorse disponibili e nel rispetto del mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della gestione.

Dalla tabella sintetica sopra esposta del rendiconto si evince che nel corso del 2011 sono state impegnate spese complessive in c/capitale per euro 7.529.676.

Di tali spese, euro 7.364.145 sono riconducibili ai sotto riportati investimenti:

1.	Opere portuali e fabbricati	per €	6.613.637
2.	Attrezzature e macchinari	per €	191.801
4.	Mobili e macchine d'ufficio	per €	249.597
5.	Hardware e Software	per €	197.299
6.	Automezzi e imbarcazioni	per €	56.233
7.	Impianti portuali	per €	55.578

Gli investimenti in opere portuali e fabbricati di euro 6.613.637 hanno riguardato i seguenti interventi, per gli importi maggiormente significativi:

- 1 Manutenzione straordinaria banchina Ravano e altre aree portuali, manutenzione aree e banchine borgo del Fezzano, per euro 2.500.000, finanziato interamente con risorse proprie;
- 2 Implementazione dei lavori a completamento del nuovo edificio adiacente sede Autorità Portuale (Auditorium), per euro 879.778 finanziato interamente con risorse proprie;
- 3 Lavori propedeutici ed indagini geognostiche relative alla realizzazione del nuovo molo crociere di Calata Paita con annessa stazione crocieristica per euro 445.948, finanziato interamente con risorse proprie;
- 4 Implementazione lavori Molo Garibaldi, per euro 246.730 finanziato interamente con risorse proprie;
- 5 Acquisizione unità immobiliare prospiciente la nuova Darsena Pagliari, nell'ambito della ricollocazione prevista dal PRP delle attività presenti all'interno della Marina del Canaletto e Fossamastra, per complessivi euro 1.085.168, con risorse proprie;
- 6 Completamento delle nuove rampe autostradali di collegamento in località Stagnoni per euro 92.561 finanziato interamente con risorse proprie;
- 7 Implementazione e chiusura lavori inerenti la bonifica dei fondali antistanti il Terminal Ravano per euro 1.198.537.

Oltre a ciò, l'attività del 2011 si è concretizzata soprattutto nella prosecuzione delle opere già deliberate negli esercizi precedenti, con un avanzamento lavori che corrisponde ad un valore di circa 18,2 milioni di euro.

Di questi, circa 15,6 milioni sono stati erogati nel 2011, con un corrispondente riflesso sull'ammontare dei residui passivi degli anni precedenti che registrano una diminuzione di tale importo, a fronte dei SAL fatturati dalle imprese appaltatrici dei lavori.

In particolare, gli avanzamenti lavori hanno riguardato la ristrutturazione ed ampliamento del Molo Garibaldi e Calata Malaspina, la bonifica con escavo dei fondali antistanti Molo Fornelli Est, la conclusione della bonifica con escavo fondali Terminal Ravano, la ristrutturazione Sede/Edificio Auditorium, la realizzazione della fascia di rispetto e passerella pedonale, i lavori propedeutici relativi allo spostamento della Marina del Canaletto, le manutenzioni straordinarie in aree demaniali di banchine e dei piazzali portuali, i progetti nell'ambito dei programmi europei denominati "Sectronic" e "Vento & Porti".

Il dettaglio degli importi pagati sui singoli stati avanzamento lavori è analiticamente esposto nella sezione della nota integrativa relativa alle immobilizzazioni materiali.

Notizie sui principali accadimenti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione.

Andamento della gestione:

L'andamento della gestione 2011 è stato caratterizzato dal perdurare della situazione di crisi e di incertezza nella ripresa a livello macroeconomico mondiale.

Il bacino del mediterraneo, in particolare, ha vissuto una ulteriore crisi in considerazione degli sconvolgimenti politici che hanno interessato nel medesimo periodo i paesi dell'Africa del Nord, da sempre da annoverare tra i mercati dello scalo spezzino.

In questo contesto il nostro porto è riuscito comunque a consolidare i livelli di crescita raggiunti nel 2010, raggiungendo il massimo storico della movimentazione dei contenitori con un numero pari a 1.307.274 (più 1,7%), confermandosi al secondo posto quale porto italiano, con una quota di circa il 20%.

Più controversi sono i dati relativi alle rinfuse liquide e solide; le prime registrano un calo del 15,4% attestandosi a 1.930.943 tonnellate movimentate, mentre le solide si attestano a 1.304.217 tonnellate, con una flessione del 25,3% dovute principalmente alla diminuzione dei quantitativi di carbone.

In decisa crescita invece il numero del trasporto passeggeri; nel 2011 hanno fatto scalo 82 navi, con un conseguente numero di sbarchi che ha raggiunto i 90.408 con un incremento di circa il 101% rispetto al 2010.

Alla data di redazione della presente relazione, (1 aprile 2012), le indicazioni relative ai traffici dei primi due mesi sono di un leggero calo rispetto a quanto realizzato nel 2011.

Non si registrano invece, nel primo quarto del 2012, significativi scostamenti rispetto alle altre voci di entrate e di uscite di parte corrente.

Opere:

Nei primi mesi del 2012 è proseguita l'attività sui lavori relativi agli interventi già descritti; oltre a ciò sono proseguite le attività di progettazione per la realizzazione del nuovo Waterfront. E' stata inoltre aggiudicata la gara per la realizzazione della banchina Revel, con un importo appaltato di 3.530.000 euro, mentre sono in corso di aggiudicazione le gare per i lavori di ampliamento Molo Mariperman (valore oltre 7,2 milioni), per la ristrutturazione banchina e molo Fezzano (valore circa 1 milione), per il dragaggio del bacino di evoluzione navi (valore circa 26 milioni).

Normativa:

Nel corso del 2011 e del 2012, anche per effetto della crisi finanziaria, si sono susseguiti diversi interventi normativi, alcuni dei quali contengono aspetti di interesse per l'Ente, di seguito singolarmente illustrati.

Il decreto legge 216/11 (milleproroghe) all'articolo 11, comma 1, lettera b) consente alle Autorità Portuali, anche per l'anno 2012, nelle more della piena attuazione dell'autonomia finanziaria, di stabilire variazioni in aumento fino ad un tetto massimo pari al doppio della misura delle tasse portuali e di ancoraggio nonché in diminuzione fino all'azzeramento delle tasse medesime, nell'ambito della propria autonomia e del rispetto dell'equilibrio di bilancio. L'Ente ad oggi tuttavia non si è avvalso di tale opzione. Hanno impatto marginale invece le ulteriori disposizioni di contenimento della spesa contenute nel dl 98/11 e nel dl 138/11, che disciplinano le modalità di fruizione ed utilizzo delle autovetture di servizio e dei voli aerei.

Il D.L. 1/2012 (convertito nella legge 27 del 24 marzo 2012), contiene diversi articoli di rilievo.

L'art 35 prevede la sospensione fino a tutto il 2014 del regime di tesoreria unica mista, e l'assoggettamento alla tesoreria unica di cui alla legge 720/1984, con il conseguente riversamento nella tesoreria statale sia delle disponibilità giacenti presso gli istituti tesorieri sia di tutti gli introiti di competenza dell'Autorità Portuale. Per gli anni in oggetto verranno pertanto drasticamente ridotte le entrate derivanti dalla gestione delle proprie disponibilità liquide, gestione che nel quinquennio 2007/2011 ha fruttato oltre 2,1 milioni di euro.

L'art. 59, con il combinato disposto di cui all'art.18 della legge 183/2011, a fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture con il sistema della finanza di progetto, prevede che nei porti nazionali appartenenti alla rete strategica transeuropea di trasporto essenziale CORE TEN-T NETWORK (al cui circuito appartiene l'Ente) le società di progetto costituite ai sensi dell'art. 156 del dl 163/06 possano beneficiare dell'extragettito IVA nella misura del 25% per un periodo non superiore a 15 anni, extragettito inteso come incremento del gettito di imposta sul valore aggiunto relativa alle operazioni di importazione riconducibili all'infrastruttura oggetto dell'intervento. Analogamente può essere riconosciuto come contributo pubblico in c/esercizio l'ammontare del canone di concessione, nel limite massimo del 50% dell'investimento.

Le modalità attuative saranno definite da un decreto di concerto tra Ministero dei Trasporti e Ministero dell'Economia e delle Finanze.

L'art. 59 bis va a riformulare l'art.153 del codice dei contratti, con ulteriore impulso al project financing, prevedendo che per la realizzazione di lavori pubblici inseriti nella programmazione triennale le amministrazioni aggiudicatrici possono, in alternativa all'affidamento mediante concessione ai sensi dell'articolo 143, affidare una concessione ponendo a base di gara uno studio di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti.

Infine, il decreto legge 216/211 ha resi attuabili gli effetti del D.P.R. 107/09 concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi di competenza dell'Ente; tuttavia il concreto adeguamento è demandato ad un decreto interministeriale tra il Ministero dei Trasporti ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze, decreto che ad oggi ancora non è stato emanato.

Si precisa, inoltre, che l'Ente nella gestione dell'esercizio 2011 ha rispettato i limiti di spesa imposti dalle normative succedutesi nel tempo, in particolare i limiti sulle manutenzioni ordinarie e straordinarie degli immobili utilizzati, (legge 244/07), i limiti sulle spese promozionali e di propaganda, consulenze, rappresentanza, autovetture, imposti dalle leggi 266/05, 248/06, 133/08 e 122/10.

Le somme provenienti dalle riduzioni di spesa derivanti dall'applicazione dell'art. 61 del DL 112/08 convertito nella L. 133/2008 sono state versate il giorno 28 marzo u.s. all'entrata del Bilancio dello Stato, al capitolo n. 3942 di capo X, denominato "Somme da versare ai sensi dell'articolo 61, comma 17, del decreto legge 112/2008....", con imputazione del dovuto importo di euro 118.878 al capitolo 12650 del Bilancio 2012 dell'Autorità Portuale della Spezia, "Oneri vari e straordinari", conformemente alle modalità indicate dalla circolare n. 10 del MEF del 13 febbraio 2009. Al bilancio consuntivo è allegata una apposita tabella, da inviare ai Ministeri competenti, per la verifica dei suddetti limiti di spesa nonché copia dei versamenti effettuati.

A tali oneri dovranno sommarsi quelli di euro 179.013 previsti dall'applicazione del DL 78/2010, convertito nella legge 122/2010, da versare entro il mese di ottobre p.v. (con imputazione al medesimo capitolo di spesa), come esplicitato sia dalla Circolare 40 del MEF del 23 dicembre 2010, sia come richiesto dal Ministero vigilante nella nota di approvazione del Bilancio di Previsione 2012, ancorché le riduzioni applicate operino sulle medesime voci di spesa e si configuri pertanto in questo caso una sorta di doppia imposizione.

Infine la Corte dei Conti ha redatto con determina 19/2012 apposita relazione sul controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità Portuale della Spezia, per gli esercizi dal 2007 al 2010, relazione indirizzata alle due Camere del Parlamento, e dalla quale non sono emersi elementi di osservazione.

Negli allegati al bilancio è riportata infine una tabella sui costi per natura sostenuti dal centro di responsabilità del Segretario Generale.

Il Segretario Generale
Avv.to Davide Santini

PAGINA BIANCA

AUTORITA' PORTUALE DELLA SPEZIA

BILANCIO DI PREVISIONE

ESERCIZIO 2012

AUTORITA' PORTUALE DELLA SPEZIA

Organi dell'Ente

Presidente

Senatore Giovanni Lorenzo Forcieri

Comitato Portuale

Senatore Giovanni Lorenzo Forcieri
C.V. (CP) Giuseppe Aulicino
On. Ing. Claudio Burlando
Arch. Marino Fiasella
Dr. Massimo Federici
Ing. Emanuele Fresco
Sig. Massimo Nardini
Ing. Aldo Sammartano
Dr. Elvio La Tassa
Ing. Luigi Calvanese
Ing. Alberto Musso
Dott. Giorgio Bucchioni
Ing. Marco Simonetti
Sig. Bruno Pisano
Dr. Eligio Fontana
Sig. Giuseppe Menchelli
Dr.ssa Mirella Bologna
Dr. Pierluigi Peracchini
Sig. Marco Furletti
Prof. Lorenzo Cimino
Sig. Fabio Quaretti
Geom. Walter Andreetti
Sig. Antonio Carro

Presidente

Vice Presidente - Comandante Capitaneria di Porto
Membro - Presidente Giunta Regione Liguria
Membro - Presidente Amministrazione Provinciale
Membro - Sindaco della Spezia
Membro - Sindaco di Lerici
Membro - Sindaco di Portovenere
Membro - Presidente C.C.I.A.A.
Membro - Direttore Circostrizione Doganale
Membro - Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Lombardia Liguria
Membro - Rappresentante Armatori
Membro - Rappresentante Industriali
Membro - Rappresentante Imprese Portuali
Membro - Rappresentante Spedizionieri
Membro - Rappresentante Agenti Marittimi Raccomandati
Membro - Rappresentante Autotrasportatori
Membro - Rappresentante Imprese Ferroviarie in porto
Membro - Rappresentante lavoratori portuali
Membro - Rappresentante lavoratori portuali
Membro - Rappresentante lavoratori portuali
Membro - Rappresentante lavoratori portuali
Membro - Rappresentante lavoratori portuali
Membro - Rappresentante dipendenti Autorità Portuale

Il Bilancio di previsione 2012 illustra in termini finanziari le linee di indirizzo e gli obiettivi strategici di medio/lungo periodo perseguiti dall' Ente.

Questi si inseriscono e maturano in uno scenario generale, economico ed infrastrutturale che sta rapidamente mutando. Il perdurare della crisi economico-finanziaria che ha colpito il mondo occidentale, i cui effetti si fanno sentire in modo particolarmente grave nel nostro Paese, sta determinando notevoli cambiamenti anche nel mondo dello shipping. Cresce la tendenza all'uso di navi di dimensioni sempre più grandi.

Attualmente nel principale terminal del nostro porto l'85% delle portacontainer ha lunghezza superiore ai 300 metri, di cui il 51% supera i 335, e l'11% i 360 metri. Ciò impone una accelerazione nella attuazione di quanto previsto nel PRP, per non farci perdere i livelli di competitività raggiunti. E' infatti in situazioni come quella che stiamo vivendo che avvengono i più importanti cambiamenti e riposizionamenti competitivi. Purtroppo nel nostro Paese non e' ancora adeguata la percezione delle potenzialità dei nostri scali, mentre a livello europeo si afferma la consapevolezza dell'importanza e del ruolo dei porti e sistemi logistici, e del contributo che questi possono apportare alla ripresa dell'economia del nostro continente.

In particolare, le reti trasportistiche europee sono viste non più solo come infrastrutture di collegamento interne all'Europa allargata, ma sempre in misura maggiore come infrastrutture di collegamento tra l'Europa ed il resto del mondo.

In questo contesto porti ed aeroporti acquisiscono quindi ulteriore valenza strategica per lo sviluppo.

Di grande importanza risulta quindi l'inserimento del nostro porto nei "Core Port" delle reti transeuropee TEN-T. Abbiamo con ciò ottenuto un importante riconoscimento del valore europeo acquisito dal nostro

scalo, importante terminale del corridoio plurimodale Tirreno Brennero e dell'intera area logistica del centro nord.

In questa ottica è stato dato nuovo impulso ad una maggiore efficienza della nostro sistema logistico, mettendo concretamente in campo le sottoindicate linee di intervento.

E' in corso di adozione, con la fattiva collaborazione dell'Agenzia delle Dogane, la procedura di preclearing per accelerare le procedure doganali ottimizzando così il flusso delle merci attraverso il Porto.

Si è richiesto l'estensione della circoscrizione doganale anche alle aree di S .Stefano Magra.

Inoltre, sono in corso intensi incontri con FF SS e terminalisti, per procedere ad avviare la realizzazione della struttura intermodale retro portuale, con nuove aree a diretto servizio del porto e il conseguente maggior utilizzo delle banchine portuali.

E' in fase di progettazione la nuova sistemazione dei binari e della stazione marittima per accrescere il trasporto via ferrovia, pur liberando Calata Paita dagli arredi portuali oggi presenti.

Si sta lavorando alla realizzazione di una piattaforma informatica unica (AP-NET) di interfaccia tra i diversi soggetti/operatori del sistema portuale, finalizzata alla velocizzazione degli adempimenti doganali e di tutte le operazioni di scarico/carico in ambito portuale.

Prosegue poi il lavoro di promozione del nostro porto, sia in collaborazione con gli altri scali liguri -attraverso Ligurian Ports- sia nell' ambito di autonome iniziative di valorizzazione che evidenzino le positive peculiarità del nostro scalo, rapportate non solo alla situazione esistente ma anche e soprattutto in relazione agli importanti progetti di sviluppo.