

# **A U T O R I T A ' P O R T U A L E**

## **BRINDISI**

**CONTO CONSUNTIVO 2013**

RENDICONTO DELLA GESTIONE

**ENTRATE**

**QUADRO RIASSUNTIVO**

**Autorità Portuale di Brindisi****QUADRO RIASSUNTIVO DEL BILANCIO CONSUNTIVO - 2013**

<b>ENTRATE</b>	<b>Competenza</b>	<b>Residuo</b>	<b>Cassa</b>
<b>TITOLO I - ENTRATE CORRENTI</b>			
Categoria 1.1.1 - TRASFERIMENTI DA PARTE DELLO STATO			
Categoria 1.1.2 - TRASFERIMENTI DA PARTE DELLA REGIONE			
Categoria 1.1.3 - TRASFERIMENTI DA PARTE DEI COMUNI E DELLE PROVINCE			
Categoria 1.1.4 - TRASFERIMENTI DA PARTE DI ALTRI ENTI DEL SETTORE PUBBLICO			
Categoria 1.2.1 - ENTRATE TRIBUTARIE	8.359.659,42	2.462.972,78	6.422.901,41
Categoria 1.2.2 - ENTRATE DERIVANTI DALLA VENDITA DI BENI E DALLA PRESTAZIONE DI SERVIZI	1.094.088,70	3.047.659,71	1.111.584,85
Categoria 1.2.3 - REDDITI E PROVENTI PATRIMONIALI	4.329.746,61	3.929.048,00	5.224.908,93
Categoria 1.2.4 - POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE DI SPESE CORRENTI	85.967,47	292.360,88	0,00
Categoria 1.2.5 - ENTRATE NON CLASSIFICABILI IN ALTRE VOCI	313.591,15	461.396,76	107.013,77
<b>TOTALE TITOLO I</b>	<b>14.183.053,35</b>	<b>10.193.438,13</b>	<b>12.866.408,96</b>
<b>TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE</b>			
Categoria 2.1.1 - ALIENAZIONE IMMOBILI E DIRITTI REALI			
Categoria 2.1.2 - ALIENAZIONE DI IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE DIVERSE E DI BENI IMMATERIALI			
Categoria 2.1.3 - REALIZZO DI VALORI IMMOBILIARI	117,00		117,00
Categoria 2.1.4 - RISCOSSIONE DI CREDITI			
Categoria 2.2.1 - TRASFERIMENTI DELLO STATO		30.200.722,67	5.280.499,30
Categoria 2.2.2 - TRASFERIMENTI DELLA REGIONE	253.100,00	13.596.902,04	893.649,70
Categoria 2.2.3 - TRASFERIMENTI DA COMUNI E PROVINCE			
Categoria 2.2.4 - TRASFERIMENTI DA ALTRI ENTI			
Categoria 2.3.1 - ASSUNZIONE DI MUTUI			
Categoria 2.3.2 - ASSUNZIONE DI ALTRI DEBITI FINANZIARI	52.166,00	14.772,00	52.166,00
Categoria 2.3.3 - EMISSIONE DI OBBLIGAZIONI			
<b>TOTALE TITOLO II</b>	<b>305.383,00</b>	<b>43.812.396,71</b>	<b>6.226.432,00</b>
<b>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</b>			
Categoria 3.1.1 - ENTRATE AVENTI NATURA DI PARTITE DI GIRO	1.333.753,68	3.867.396,46	1.378.490,57
<b>TOTALE TITOLO III</b>	<b>1.333.753,68</b>	<b>3.867.396,46</b>	<b>1.378.490,57</b>
<b>TOTALE TITOLI</b>	<b>15.822.190,03</b>	<b>57.873.231,30</b>	<b>20.471.331,53</b>
UTILIZZO AVANZO DI AMMINISTRAZIONE			
FONDO DI CASSA INIZIALE			
<b>TOTALE GENERALE ENTRATE</b>	<b>15.822.190,03</b>	<b>57.873.231,30</b>	<b>20.471.331,53</b>

# **A U T O R I T A ' P O R T U A L E**

## **B R I N D I S I**

**CONTO CONSUNTIVO 2013**

RENDICONTO DELLA GESTIONE

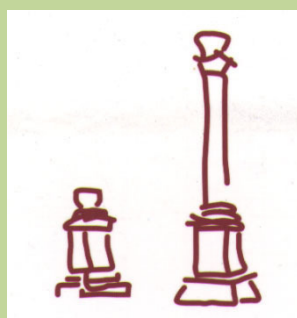
**USCITE**

**QUADRO RIASSUNTIVO**

**Autorità Portuale di Brindisi****QUADRO RIASSUNTIVO DEL BILANCIO CONSUNTIVO - 2013**

USCITE	Competenza	Residuo	Cassa
<b>TITOLO I - USCITE CORRENTI</b>			
Categoria 1.1.1 - USCITE PER GLI ORGANI DELL'ENTE	409.690,25	19.529,88	414.316,04
Categoria 1.1.2 - ONERI PER IL PERSONALE IN ATTIVITÀ DI SERVIZIO	2.978.940,00	823.023,94	3.165.610,52
Categoria 1.1.3 - USCITE PER L'ACQUISTO DI BENI DI CONSUMO E DI SERVIZIO	422.301,33	405.713,07	344.189,22
Categoria 1.2.1 - USCITE PER PRESTAZIONI ISTITUZIONALI	3.511.351,77	1.395.043,08	3.268.827,47
Categoria 1.2.2 - TRASFERIMENTI PASSIVI			
Categoria 1.2.3 - ONERI FINANZIARI	15.168,57	15.000,00	168,57
Categoria 1.2.4 - ONERI TRIBUTARI	182.431,14	15.700,92	178.715,02
Categoria 1.2.5 - POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE DI ENTRATE CORRENTI	38.339,64	390,00	40.187,72
Categoria 1.2.6 - USCITE NON CLASSIFICABILI IN ALTRE VOCI	98.996,57	729.909,36	174.658,75
Categoria 1.3.1 - USCITE PER ONERI COMUNI			
Categoria 1.4.1 - ONERI PER IL PERSONALE IN QUIESCENZA			
Categoria 1.4.2 - ACCANTONAMENTO AL TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	208.465,24	585.631,54	150.000,00
Categoria 1.5.1 - ACCANTONAMENTI A FONDI RISCHI E ONERI			
<b>TOTALE TITOLO I</b>	<b>7.865.684,51</b>	<b>3.989.941,79</b>	<b>7.736.673,31</b>
<b>TITOLO II - SPESE IN CONTO CAPITALE</b>			
Categoria 2.1.1 - ACQUISIZIONE DI BENI DI USO DUREVOLE ED OPERE IMMOBILIARI E INVESTIMENTI	4.865.685,68	79.964.892,36	41.977.623,43
Categoria 2.1.2 - ACQUISIZIONE DI IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE	16.601,49	38.911,91	47.549,75
Categoria 2.1.3 - PARTECIPAZIONI ED ACQUISTO DI VALORI MOBILIARI			
Categoria 2.1.4 - CONCESSIONI DI CREDITI ED ANTICIPAZIONI			
Categoria 2.1.5 - INDENNITÀ DI ANZIANITÀ E SIMILARI DOVUTE AL PERSONALE CESSATO DAL SERVIZIO	22.975,82	22.975,82	22.975,82
Categoria 2.2.1 - RIMBORSI DI MUTUI			
Categoria 2.2.2 - RIMBORSO DI ANTICIPAZIONI PASSIVE			
Categoria 2.2.3 - RIMBORSI DI OBBLIGAZIONI			
Categoria 2.2.4 - RESTITUZIONI ALLE GESTIONI AUTONOME DI ANTICIPAZIONI			
Categoria 2.2.5 - ESTINZIONI DEBITI DIVERSI	50.000,00	88.119,90	50.000,00
<b>TOTALE TITOLO II</b>	<b>4.955.262,99</b>	<b>80.114.899,99</b>	<b>42.098.149,00</b>
<b>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</b>			
Categoria 3.1.1 - USCITE AVENTI NATURA DI PARTITE DI GIRO	1.333.753,68	3.552.154,08	1.417.012,88
<b>TOTALE TITOLO III</b>	<b>1.333.753,68</b>	<b>3.552.154,08</b>	<b>1.417.012,88</b>
<b>TOTALE GENERALE USCITE</b>	<b>14.154.701,18</b>	<b>87.656.995,86</b>	<b>51.251.835,19</b>

# **AUTORITA' PORTUALE DI BRINDISI**



## **RENDICONTO GENERALE**

**2014**

PAGINA BIANCA

## **AUTORITA' PORTUALE DI BRINDISI**

### **Rendiconto generale 2014**

**Indice:**

Relazione sulla gestione

Relazione tecnico-contabile

Relazione su indici di tempestività di pagamento

Verifica del rispetto dei limiti di spesa

Gestione economica

Stato Patrimoniale / Conto Economico

Quadro di riclassificazione dei risultati economici

Nota Integrativa

Gestione Analitica

Costi per natura per centro di responsabilità

Costi per natura per centro di Costo

Finalità dei costi per missione

Totale finalità dei costi per missione

Pianta organica dal 01/01/2014 al 31/12/2014

Situazione Amministrativa

Giornale di Cassa al 31/12/2014 ( solo ultima pagina)

Situazione di Cassa al 31/12/2014 ( solo ultima pagina)

Prospetto della banca con i totali al 31/12/2014

Rendiconto Finanziario decisionale - Entrate \Uscite

Rendiconto Finanziario gestionale Entrate

Rendiconto dei residui attivi per anno

Rendiconto Finanziario gestionale Uscite

Rendiconto dei residui passivi per anno

Quadro riassuntivo Entrate \ Uscite

Allegato 6 – riclassificazione per missione-programma

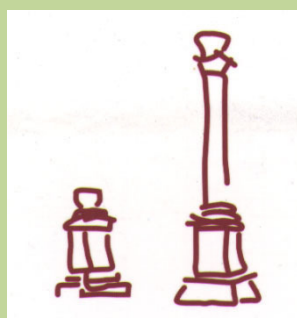
**Allegati:**

Delibera del Comitato Portuale e verbale del Collegio dei Revisori

PAGINA BIANCA



# **AUTORITA' PORTUALE DI BRINDISI**



## **RELAZIONE SULLA GESTIONE**

PAGINA BIANCA

## **Relazione rendiconto generale 2014**

La presente relazione fa parte del bilancio consuntivo 2014 e rappresenta la sintesi amministrativa, contabile e finanziaria dell'attività dell'Ente durante l'esercizio finanziario 2014.

Gli aspetti sui quali si ritiene opportuno porre particolare attenzione sono riferiti anzitutto all'andamento dei traffici nel corso dell'anno in riferimento, alla implementazione del personale di ruolo, alla definizione della controversia sui diritti portuali, al miglioramento dei processi di informatizzazione dell'ente.

La gestione ordinaria ed ordinata dell'ente ha consentito altresì di portare a compimento numerosi procedimenti utili alla risoluzione di pratiche e problematiche anche risalenti nel tempo.

Vale la pena citare il lungo contenzioso con l'ASI conclusosi con la definizione di tutti i giudizi pendenti tra le parti e, ancora più importante, con la definizione dello scorporo concretizzatosi con la delimitazione delle aree demaniali, passate dalla titolarità dell'ASI al Demanio dello Stato.

Nel 2014, è stato avviato il procedimento di revisione della contrattazione decentrata risalente al 2010 per superarne le rilevate criticità, congiuntamente all'avvio della predisposizione di una contrattazione decentrata dedicata per i dirigenti; è stato adottato il nuovo regolamento sui contratti pubblici; è stato istituito il nucleo di valutazione del personale dirigente; è stato avviato il procedimento di rinnovo del comitato portuale e della commissione consultiva locale.

L'anno 2014 ha visto l'ente particolarmente impegnato nella predisposizione di un documento redatto ai sensi dell'art. 29 del d.l. 133/2014, finalizzato a fornire al Governo una immagine chiara del porto di Brindisi e delle sue potenzialità, pur nella incertezza sull'effettivo evolversi della riforma del sistema portuale italiano.

La fine del 2014 ha visto l'Ente farsi parte attrice nelle attività di supporto e di assistenza ai naufraghi della Norman Atlantic, in stretta sinergia con tutte le altre amministrazioni dello Stato. L'evento, come noto, ha impegnato tutta la comunità garantendo la migliore riuscita delle operazioni.

Più in dettaglio:

### Sviluppo del traffico

L'Autorità portuale di Brindisi ha continuato e continua ad attivarsi per attrarre nuovo traffico e per consolidare quello esistente, sia commerciale, che passeggeri e crocieristico.

La lettura delle statistiche del 2014 rapportata a quella del 2013 conforta in questo senso e fa registrare un significativo incremento generalizzato dei traffici marittimi che hanno interessato questo scalo.

Il dato, se confrontato con quello dei porti vicini, è un sicuro segnale del trend positivo che sta caratterizzando la vita commerciale del porto di Brindisi da due anni a questa parte.

Particolare impulso si è avuto, così come facilmente si può desumere dalla scheda riportata di seguito, nel settore delle crociere dove si è registrato un aumento di ben 449,91% del numero dei passeggeri, che è passato dai 4.628 passeggeri del 2013 ai 25.450 passeggeri del 2014, con una previsione per il 2015 che supererà i 138.000 passeggeri.

E' stato infatti il traffico crocieristico a caratterizzare con il suo enorme sviluppo la ripresa del porto di Brindisi nel corso dell'anno 2014.

Grazie alla proficua attività di promozione svolta dall'Ente nel corso del Seatrade Shipping Convention tenutosi a Miami nel Marzo del 2013 – durante il quale si è anche tenuta una presentazione del Porto di Brindisi nello stand di Medcruise – è stato possibile confermare le intese con operatori già noti alla Città e che hanno aumentato le loro toccate nel corso della stagione 2014, nonché stringere nuovi rapporti con operatori che hanno scalato il Porto di Brindisi per la prima volta. La TUI Cruises, con le sue 8 toccate, la Seabourn Cruise Line, con 5 toccate, la Windstar International Cruises e la Phoenix Reisen, con 2 approdi ognuna, nonché le singole toccate delle compagnie Azamara Cruises, Royal Caribbean International, Majestic International Cruises, Swan Hellenic e Windstar Cruises hanno fatto crescere a dismisura, relativamente al 2013, il numero dei passeggeri che hanno potuto visitare la città. Questo grazie anche al rinnovo ed alla implementazione dei servizi di assistenza ai passeggeri assicurato, oltre che dall'info-point presente negli uffici dell'Autorità portuale, anche da un efficiente servizio di bus-navetta che ha collegato Costa Morena con il centro della città.

Il numero delle escursioni effettuate dimostra l'interesse che i turisti hanno avuto per le bellezze naturali, architettoniche ed artistiche del territorio.

Si è, altresì, consolidato il traffico tra Brindisi ed il porto di Valona con le navi della società Seamed Trading Shipping che hanno assicurato con cadenza giornaliera il traffico tra le due sponde dell'Adriatico per tutto l'anno.

Per tutto l'anno 2014, inoltre, le navi della compagnia Grimaldi hanno assicurato il traffico sulla rotta "Ravenna – Brindisi – Catania", con lo sviluppo delle linee delle Autostrade del Mare e con la Grecia.

Brindisi quindi si è posta, ancor più, come naturale punto di raccordo tra il Mar Adriatico, il Sud del Mediterraneo e l'Oriente.

A tal proposito, come noto, la recente politica europea, concentrando la sua visione in tema di logistica e trasporti tramite l'assetto strategico delle reti Trans Europee di Trasporto (TEN – T), ha determinato, da ultimo con ulteriore specificazione, una rete centrale (*core network*) da realizzare entro il 2030, futura struttura portante dei trasporti nel mercato unico, appoggiata su una rete globale (*comprehensive network*) di collegamenti con un orizzonte temporale al 2050 che alimenteranno la rete centrale a livello regionale e nazionale.

La mancata appartenenza alla rete centrale determinerà una gravissima ripercussione per gli asset di un territorio in quanto su di essa saranno prioritariamente indirizzati i fondi destinati ai trasporti previsti dal “meccanismo per collegare l'Europa” (*Connecting Europe Facility*), il nuovo strumento finanziario delle reti trans europee.

A causa di criteri piuttosto discutibili, pure stigmatizzati da questa Autorità in diversi passaggi formali con le Amministrazioni regionale e centrale, il porto di Brindisi, come pure i collegamenti stradale e ferroviario che lo connettono alle reti nazionali, appartengono alla rete globale europea, ma non a quella centrale.

Dei quattro corridoi della rete centrale che interessano il territorio italiano, il corridoio Baltico – Adriatico merita particolare attenzione relativamente alle prospettive di sviluppo del sistema pugliese in generale e brindisino in particolare e come del resto anche il corridoio Helsinki – La Valletta che dal Brennero entra in territorio italiano con il collegamento ferroviario Verona – Bologna – Roma – Napoli e raggiunge Bari e Taranto in diramazione, sia stradale che ferroviaria, da Napoli, confermando il progetto di realizzazione della AC/AV da Napoli a Bari.

Non si può negare però come le scelte fino ad ora compiute comportino un evidente rischio di marginalizzazione di tutta l'area mediterranea dell'Europa ed in particolare una scarsa attenzione alle relazioni di scambio con l'area dei Balcani e del Nord Africa sminuendo, di fatto, quanto precedentemente programmato in tale direzione ad esempio con il “corridoio VIII”; corridoio paneuropeo strategico tra il Mare Adriatico e il mar Nero, che vedeva invece il territorio brindisino assolutamente protagonista.

E' anche utile, però, precisare come della stragrande maggioranza dei vecchi corridoi paneuropei, rientrati integralmente nel territorio UE, il corridoio VIII abbia mantenuto una sua certa strategicità per essere stato inserito almeno in parte – per la precisione nel suo tratto bulgaro – nel *core network*.

Ed infatti, allo stato attuale, il corridoio di trasporto del sud est più performante rispetto all'assetto programmatico-progettuale è rappresentato dall'asse autostradale Igoumenitsa/Patras-Athens-Sofia-Budapest, la cosiddetta "via Egnatia moderna", che dal porto di Igoumenitsa, attraversando tutta la Grecia, raggiunge la Turchia. È evidente quale sia la strategicità della rotta Brindisi-Igoumenitsa, rilanciata recentemente nel nostro porto (aprile 2012) dalla compagnia di navigazione Grimaldi, riguardo alle opportunità di scambio tra l'area del Mediterraneo nord-orientale con la Puglia e, attraverso i Corridoi Helsinki-La Valletta e Adriatico, con l'Europa, soprattutto alla luce del ruolo che il porto di Igoumenitsa, casello terminale dell'autostrada Egnatia, ha già guadagnato e che sarà ulteriormente rafforzato in quanto appartenente alla rete centrale delle rivisitate TEN-T.

La recente estensione del corridoio Helsinki – La valletta verso Bari, grazie al su richiamato collegamento ferroviario AC / AV Napoli – Bari, non potrà che incoraggiare una sorta di continuità tra il detto corridoio ed il "vecchio" corridoio VIII come pure propugnato dal documento programmatico Puglia Corsara della Regione Puglia e come confermato, più praticamente, dalle importanti performance registrate nel Porto di Brindisi dalla movimentazione delle merci su trailer in navi ro – ro. L'anno appena trascorso ha registrato, infatti, un dato di poco inferiore alle 3 milioni di tonnellate (con un balzo di oltre il 23% sul dato annuale precedente) portando a classificare Brindisi come il primo porto nel medio e sud adriatico per tale tipologia di traffico.

Come su appena accennato, questo Ente, già in precedenza, e più volte, ha manifestato alle Autorità sia regionali che centrali la propria posizione riguardo alla esclusione di Brindisi dagli scali "core" in quanto fermamente convinta della appartenenza dello stesso alla rete centrale sia per il possesso dei requisiti previsti, sia soprattutto per le sue potenzialità logistiche dovute alle enormi disponibilità di aree retroportuali, propugnando, da ultimo, una *vision di piattaforma logistica pugliese* a mo' di singolo "nodo" per la particolare e sinergica confluenza dei tre porti: Bari, Brindisi e Taranto.

**Andamento dei dati statistici degli anni 2013 e 2014**

		Anno 2013			Anno 2014			Differenza assoluta	Differenza %
		IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	2014/2013	2014/2013
<b>A</b>	<b>TOTALE PASSEGGERI (A1A+A1B+A2A+A2B+E1)</b>	<b>229.857</b>	<b>240.234</b>	<b>474.600</b>	<b>232.577</b>	<b>234.468</b>	<b>492.447</b>	<b>17.847</b>	<b>3,76</b>
<b>A1</b>	<b>PASSEGGERI SB + IM (A1A+A1B+A2B+E1)</b>	<b>229.857</b>	<b>240.234</b>	<b>470.091</b>	<b>232.577</b>	<b>234.468</b>	<b>467.045</b>	<b>-3.046</b>	<b>-0,65</b>
<b>A</b>	<b>PASSEGGERI SB+IM SU TRAGHETTI</b>	<b>228.732</b>	<b>239.381</b>	<b>468.113</b>	<b>231.245</b>	<b>233.467</b>	<b>464.712</b>	<b>-3.401</b>	<b>-0,73</b>
	ALBANIA	97.229	92.946	190.175	93.368	84.697	178.065	-12.110	-6,37
	GRECIA	131.503	146.435	277.938	137.877	148.770	286.647	8.709	3,13
<b>B</b>	<b>PASSEGGERI SB+IM SU CATAMARANI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>***</b>
<b>A2</b>	<b>PASSEGGERI CROCIERISTI</b>	<b>102</b>	<b>17</b>	<b>4.628</b>	<b>31</b>	<b>17</b>	<b>25.450</b>	<b>20.822</b>	<b>449,91</b>
A	PASSEGGERI CROCIERISTI IN TRANSITO	0	0	4.509	0	0	25.402	20.893	463,36
B	PASSEGGERI CROCIERISTI SB/IM	102	17	119	31	17	48	-71	-59,66
<b>B</b>	<b>TOTALE AUTOVEICOLI</b>	<b>40.901</b>	<b>46.069</b>	<b>86.970</b>	<b>38.308</b>	<b>41.746</b>	<b>80.054</b>	<b>-6.916</b>	<b>-7,95</b>
	ALBANIA	10.338	12.608	22.946	8.710	9.301	18.011	-4.935	-21,51
	GRECIA	30.563	33.461	64.024	29.598	32.445	62.043	-1.981	-3,09
<b>C</b>	<b>TOTALE BUS</b>	<b>1.560</b>	<b>1.835</b>	<b>3.395</b>	<b>1.679</b>	<b>1.764</b>	<b>3.443</b>	<b>48</b>	<b>1,41</b>
	ALBANIA	1.560	1.820	3.380	1.596	1.756	3.352	-28	-0,83
	GRECIA	0	15	15	83	8	91	76	506,67
<b>D</b>	<b>TOTALE CAMION + TRAILERS</b>	<b>36.506</b>	<b>38.960</b>	<b>75.466</b>	<b>38.743</b>	<b>41.389</b>	<b>80.132</b>	<b>4.666</b>	<b>6,18</b>
	ALBANIA	2.837	2.755	5.592	2.506	2.310	4.816	-776	-13,88
	GRECIA	33.669	36.205	69.874	36.237	39.079	75.316	5.442	7,79
<b>E</b>	<b>PASSEGGERI E MEZZI MOVIMENTATI SU NAVI RO-RO FERRY</b>								
<b>E1</b>	<b>PASSEGGERI</b>	<b>1.023</b>	<b>836</b>	<b>1.859</b>	<b>1.301</b>	<b>984</b>	<b>2.285</b>	<b>426</b>	<b>22,92</b>
<b>E2</b>	<b>AUTOVEICOLI</b>	<b>24</b>	<b>39</b>	<b>63</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>46</b>	<b>-17</b>	<b>-26,98</b>
<b>E3</b>	<b>BUS</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>-5</b>	<b>-83,33</b>
<b>E4</b>	<b>CAMION</b>	<b>1.268</b>	<b>1.042</b>	<b>2.310</b>	<b>1.404</b>	<b>1.124</b>	<b>2.528</b>	<b>218</b>	<b>9,44</b>
<b>E5</b>	<b>RIMORCHI</b>	<b>6.419</b>	<b>6.763</b>	<b>13.182</b>	<b>8.556</b>	<b>8.491</b>	<b>17.047</b>	<b>3.865</b>	<b>29,32</b>
<b>F</b>	<b>MEZZI MOVIMENTATI SU NAVI RO-RO</b>								
<b>F1</b>	<b>AUTOMEZZI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>207</b>	<b>0</b>	<b>207</b>	<b>207</b>	<b>100,00</b>
<b>F2</b>	<b>CONTAINER (TEU)</b>	<b>4</b>	<b>562</b>	<b>566</b>	<b>107</b>	<b>300</b>	<b>407</b>	<b>-159</b>	<b>-28,09</b>

		2013			2014			Differenza assoluta	Differenza %
		IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	2013/2014	2013/2014
<b>A1</b>	<b>A1 TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)</b>	<b>8.279.753</b>	<b>2.128.231</b>	<b>10.407.984</b>	<b>8.548.055</b>	<b>2.325.146</b>	<b>10.873.201</b>	<b>465.217</b>	<b>4,47</b>
<b>A2</b>	<b>A2 RINFUSE LIQUIDE</b>	<b>2.200.650</b>	<b>448.447</b>	<b>2.649.097</b>	<b>2.143.978</b>	<b>439.350</b>	<b>2.583.328</b>	<b>-65.769</b>	<b>-2,48</b>
<b>A21</b>	<b>Petrolio grezzo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>***</b>
<b>A22</b>	<b>Prodotti raffinati</b>	<b>1.139.306</b>	<b>293.060</b>	<b>1.432.366</b>	<b>1.169.234</b>	<b>321.216</b>	<b>1.490.450</b>	<b>58.084</b>	<b>4,06</b>
	Benzine BK	0	259.246	259.246	0	288.965	288.965	29.719	11,46
	Fok	0	0	0	0	32.251	32.251	32.251	100,00
	Olio Combustibile	54.664	33.814	88.478	46.553	0	46.553	-41.925	-47,38
	Raffinato Formex	17.075	0	17.075	12.261	0	12.261	-4.814	-28,19
	Virgin Naphta	1.067.567	0	1.067.567	1.110.420	0	1.110.420	42.853	4,01
<b>A23</b>	<b>Gas liquefatti</b>	<b>655.725</b>	<b>155.387</b>	<b>811.112</b>	<b>539.564</b>	<b>118.134</b>	<b>657.698</b>	<b>-153.414</b>	<b>-18,91</b>
	Altri gas liquidi	10.169	88.620	98.789	0	0	0	-98.789	-100,00
	Butadiene	0	24.236	24.236	0	64.083	64.083	39.847	164,41
	Butene 1	10.361	0	10.361	7.986	0	7.986	-2.375	-22,92
	Butileni (Raffinato1)	1.396	18.346	19.742	7.326	50.360	57.686	37.944	192,20
	Esene	17.239	0	17.239	14.105	0	14.105	-3.134	-18,18
	Etilene	51.498	0	51.498	48.412	0	48.412	-3.086	-5,99
	gas-lpg mix	8.950	0	8.950	1.600	0	1.600	-7.350	-82,12

	Miscela C4	52.231	24.185	76.416	7.424	1.999	9.423	-66.993	-87,67
	Propano	338.066	0	338.066	291.277	0	291.277	-46.789	-13,84
	Propilene	165.815	0	165.815	161.434	1.692	163.126	-2.689	-1,62
<b>A24</b>	<b>Prodotti Chimici</b>	<b>21.936</b>	<b>0</b>	<b>21.936</b>	<b>3.000</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>	<b>-18.936</b>	<b>-86,32</b>
	Biodiesel	18.761	0	18.761	0	0	0	-18.761	-100,00
	Soda in soluzione	3.175	0	3.175	3.000	0	3.000	-175	-5,51
<b>A25</b>	<b>Fertilizzanti</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>***</b>
<b>A26</b>	<b>Altre rinfuse liquide</b>	<b>383.683</b>	<b>0</b>	<b>383.683</b>	<b>432.180</b>	<b>0</b>	<b>432.180</b>	<b>48.497</b>	<b>12,64</b>
	Oleaginosi	383.683	0	383.683	432.180	0	432.180	48.497	12,64
	Derivati da olio di palma	383.683	0	383.683	0	0	0	-383.683	-100,00
	Oli Vegetali	0	0	0	432.180	0	432.180	432.180	100,00
	<b>Derrate alimentari</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>***</b>
<b>A3</b>	<b>A3 RINFUSE SOLIDE</b>	<b>5.029.631</b>	<b>528.594</b>	<b>5.558.225</b>	<b>5.095.398</b>	<b>468.477</b>	<b>5.563.875</b>	<b>5.650</b>	<b>0,10</b>
<b>A31</b>	<b>Cereali</b>	<b>33.805</b>	<b>0</b>	<b>33.805</b>	<b>32.836</b>	<b>0</b>	<b>32.836</b>	<b>-969</b>	<b>-2,87</b>
	Barbabietola da zucchero	2.860	0	2.860	0	0	0	-2.860	-100,00
	Grano	7.027	0	7.027	720	0	720	-6.307	-89,75
	Mais	23.918	0	23.918	32.116	0	32.116	8.198	34,28
<b>A32</b>	<b>Derrate alimentari/ mangimi/ oleaginosi</b>	<b>276.173</b>	<b>59.000</b>	<b>335.173</b>	<b>230.762</b>	<b>0</b>	<b>230.762</b>	<b>-104.411</b>	<b>-31,15</b>
	<b>Derrate Alimentari</b>	<b>267.226</b>	<b>59.000</b>	<b>326.226</b>	<b>221.432</b>	<b>0</b>	<b>221.432</b>	<b>-104.794</b>	<b>-32,12</b>
	Farine	25.034	0	25.034	15.640	0	15.640	-9.394	-37,52
	Farine vinacciolo	0	0	0	4.425	0	4.425	4.425	100,00
	Zucchero	242.192	59.000	301.192	201.367	0	201.367	-99.825	-33,14
	<b>Patate, altri legumi freshi o congelati, frutta fresca</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.502</b>	<b>0</b>	<b>1.502</b>	<b>1.502</b>	<b>100,00</b>
	Soia	0	0	0	1.502	0	1.502	1.502	100,00
	<b>Mangimi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>***</b>
	<b>Oleaginosi</b>	<b>8.947</b>	<b>0</b>	<b>8.947</b>	<b>7.828</b>	<b>0</b>	<b>7.828</b>	<b>-1.119</b>	<b>-12,51</b>
	Sansa - Nocciolino di Sansa	8.947	0	8.947	7.828	0	7.828	-1.119	-12,51
<b>A33</b>	<b>Carbone</b>	<b>4.703.113</b>	<b>0</b>	<b>4.703.113</b>	<b>4.817.904</b>	<b>0</b>	<b>4.817.904</b>	<b>114.791</b>	<b>2,44</b>
<b>A34</b>	<b>Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.026</b>	<b>0</b>	<b>2.026</b>	<b>2.026</b>	<b>100,00</b>
	Alluminio	0	0	0	2.026	0	2.026	2.026	100,00
<b>A35</b>	<b>Minerali grezzi cementi e calci</b>	<b>3.400</b>	<b>467.094</b>	<b>470.494</b>	<b>0</b>	<b>468.477</b>	<b>468.477</b>	<b>-2.017</b>	<b>-0,43</b>
	<b>Cementi, calci, materiali da costruzione, manufatti</b>	<b>3.400</b>	<b>0</b>	<b>3.400</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3.400</b>	<b>-100,00</b>
	Calcarino	3.400	0	3.400	0	0	0	-3.400	-100,00
	<b>Minerali grezzi manufatti</b>	<b>0</b>	<b>467.094</b>	<b>467.094</b>	<b>0</b>	<b>468.477</b>	<b>468.477</b>	<b>1.383</b>	<b>0,30</b>
	Ceneri	0	330.719	330.719	0	317.243	317.243	-13.476	-4,07
	Gesso	0	136.375	136.375	0	151.234	151.234	14.859	10,90
<b>A36</b>	<b>Fertilizzanti</b>	<b>13.140</b>	<b>0</b>	<b>13.140</b>	<b>11.870</b>	<b>0</b>	<b>11.870</b>	<b>-1.270</b>	<b>-9,67</b>
	<b>Concimi naturali o manufatti</b>	<b>13.140</b>	<b>0</b>	<b>13.140</b>	<b>11.870</b>	<b>0</b>	<b>11.870</b>	<b>-1.270</b>	<b>-9,67</b>
	Fertilizzanti NPK - Nitrato ammonico	4.400	0	4.400	0	0	0	-4.400	-100,00