

*Relazione sulla gestione 2014***1 Premessa**

Il rendiconto generale 2014 è stato predisposto in conformità del nuovo regolamento di amministrazione e contabilità dell'Autorità Portuale di Salerno, in vigore dal 01/01/2008 che, rispetto al precedente, innova in misura significativa riguardo alle procedure amministrative e finanziarie, alla gestione dei bilanci e del patrimonio e al sistema di contabilità per centri di costo. Con il suddetto regolamento vengono inoltre introdotti nuovi schemi per il monitoraggio delle missioni istituzionali dell'Autorità Portuale.

Il documento contabile è costituito da:

- il conto di bilancio;
- il conto economico;
- lo stato patrimoniale;
- la nota integrativa.

Ad esso sono allegati:

- la situazione amministrativa;
- la relazione sulla gestione;
- la relazione del Collegio dei Revisori.

2 Obiettivi dell'Ente

L'Autorità Portuale di Salerno ha perseguito, nel 2014, come aveva già fatto nei quattro anni precedenti, i seguenti obiettivi strategici:

1. adeguamento tecnico funzionale del porto commerciale;
2. realizzazione degli interventi infrastrutturali;
3. reperimento di nuovi finanziamenti.

2.1 Adeguamento tecnico funzionale;

L'Autorità portuale di Salerno, a febbraio 2010, ha predisposto una proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale, coerente con il vigente P.R.P., in linea con la strumentazione urbanistica comunale vigente. Tale proposta, approvata dal Comitato Portuale con Delibera n. 1 del 02/03/2010, prevede:

- 1) approfondimento dei fondali;

Relazione sulla gestione 2014

- 2) allargamento dell'imboccatura del porto, per garantire l'accesso in sicurezza delle navi di maggiori dimensioni;
- 3) prolungamento del Molo Trapezio onde consentire l'attracco di due grandi navi porta-contenitori;
- 4) prolungamento del Molo Manfredi, per realizzare un ormeggio di lunghezza sufficiente a consentire l'ormeggio delle grandi navi da crociera di ultima generazione con imbarco/sbarco diretto dei crocieristi alla Stazione Marittima, in via di ultimazione riguardo agli impianti e agli arredi.

Detta proposta è stata definitivamente approvata da:

- Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 53 del 27/10/2010;
- Regione Campania con Decreto Dirigenziale n. 3 del 10/02/2011.

In definitiva, tale adeguamento tecnico-funzionale comprende gli interventi indispensabili ed urgenti per adeguare le infrastrutture portuali, in termini di pescaggi e di ormeggi agli attuali standard dei moderni porti internazionali così da consentire l'accesso anche ai grandi vettori di ultima generazione (portacontainer, general cargo e navi da crociera), destinati a soppiantare quelli costruiti nel passato, di minori dimensioni ed a maggiore impatto ambientale così da raggiungere due obiettivi: maggiore traffico e minore inquinamento.

2.2 Realizzazione di interventi infrastrutturali

L'Ente, nel 2014, proseguendo un'attività avviata nel 2010, è stato fortemente impegnato nei procedimenti di gara d'appalto riguardanti la realizzazione delle grandi opere, inserite nel POT, con le quali giungere in breve tempo all'adeguamento tecnico funzionale del porto commerciale, di cui vi è assoluta necessità.

Tra gli interventi più significativi ultimati nel 2014 vi è il prolungamento del Molo Manfredi e consolidamento della testata del Molo 3 Gennaio, per complessivi € 15.393.707.

Tra i principali interventi in corso di realizzazione, per cui sono stati realizzati importanti stati di avanzamento, si segnalano:

- Salerno Porta Ovest - I lotto: parzialmente sospeso - II lotto: lavori in corso – (€ 149.346.515);
- installazione di n. 5 briccole al molo di Ponente p. o. n.26 (€ 7.539.539);
- adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio (€ 7.683.653);

Relazione sulla gestione 2014

- installazione di infrastrutture di security (dispositivi per controllo merci e passeggeri ai varchi portuali, impianto di videosorveglianza ed antintrusione, Centrale Operativa di Security (€ 4.518.360).

2.3 Reperimento di nuovi finanziamenti

Per ogni singolo intervento infrastrutturale inserito nel POT e non ancora finanziato, è stata predisposta una scheda con la descrizione dell'intervento e dei benefici che derivano dalla sua realizzazione, la procedura tecnica ed amministrativa da seguire, la stima dei costi ed il cronoprogramma. Operando in tal modo l'Ente si è messo nella condizione di cogliere le opportunità di finanziamento che si fossero via via presentate, soprattutto in vista della programmazione di fondi strutturali 2014-2020.

Nel corso del 2014 sono stati assegnati all'Ente 8 milioni di euro di fondi ex legge n. 84/94 art. 18 bis e circa 71 milioni a valere sull'Asse IV, obiettivo 4.8 del POR FESR 2007-2013.

Finanziamento ex Legge 84/94 art. 18 bis

Gli 8 milioni di euro sono destinati ai lavori di consolidamento ed adeguamento funzionale della Banchina Ligea – Il stralcio.

Finanziamento POR FESR Campania 2007-2013

I 71 milioni sono stati assegnati per finanziare il Grande Progetto “Logistica e porti. Sistema integrato portuale Salerno” che prevede:

- 1) il consolidamento delle banchine
- 2) l'allargamento dell'imboccatura portuale
- 3) l'approfondimento dei fondali

- 1) Consolidamento delle banchine

Il consolidamento delle banchine serve per permettere il dragaggio a profondità maggiore della quota di imbasamento e per renderle adeguate a tutte le sollecitazioni imposte dalla normativa vigente, in analogia a quanto già realizzato o in corso di affidamento per la darsena centrale e la testata del molo Manfredi.

- 2) Allargamento dell'imboccatura portuale

L'allargamento dell'imboccatura portuale si rende necessario al fine di consentire l'ingresso, nel bacino portuale, alle navi da crociera ed alle navi commerciali di maggiori dimensioni.

Relazione sulla gestione 2014

3) Approfondimento dei fondali

L'approfondimento dei fondali si rende necessario per consentire l'ingresso e l'ormeggio alle navi da crociera ed alle navi commerciali di grandi dimensioni con pescaggio fino a 14m. I lavori di approfondimento dei fondali sono finalizzati al raggiungimento delle seguenti batimetrie riferite al livello medio delle basse maree sizigiali:

- a) m -17,00 nel canale di accesso;
- b) m -16,00 nel bacino di evoluzione;
- c) m -15,00 all'interno della darsena centrale e di quella di Ponente;
- d) m -11,50 nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio ed alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi.

2.4 Nuovo Piano Regolatore Portuale

Con delibera presidenziale n. 266 del 21.11.2013 l'Autorità Portuale di Salerno ha evidenziato la necessità di andare oltre l'adeguamento tecnico-funzionale, mediante la redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale rispondente a quelle che saranno le esigenze operative dello scalo Commerciale cittadino nel medio e lungo termine.

In data 26 settembre 2014, il Comitato Portuale, con delibera n. 16, ha esaminato e valutato la proposta progettuale formulata dal gruppo di lavoro A.P. Salerno/Comune di Salerno (sulla scorta delle intese raggiunte precedentemente con gli operatori portuali ed i rappresentanti delle Amministrazioni presenti in Porto) denominata "Sintesi" degli interventi infrastrutturali previsti dal "Nuovo P.R.P. – Variante 2014" che prevede:

- il riassetto della "Vecchia Darsena",
- il progetto del nuovo Polo Crocieristico presso il Molo Manfredi,
- l'ampliamento, verso mare, del praticabile interno della diga di sopraflutto (ancora a fini crocieristici),
- l'ampliamento del Molo 3 Gennaio (tale da portare il fronte di accosto alla testata del Molo da ml 66 a ml 160 ed incrementare la superficie del Molo di m² 12.890),
- l'ampliamento superficiale del Molo Trapezio (di circa mq 7.470),
- l'ampliamento del Molo di Ponente (di circa mq 24.800).

Con la medesima delibera, il Comitato Portuale:

Relazione sulla gestione 2014

- ha condiviso ed approvato la suddetta proposta progettuale, esprimendo parere favorevole sull'elaborato grafico di sintesi e la relativa relazione informativa del Segretario Generale dell'Autorità Portuale;
- ha confermato che gli indirizzi progettuali di che trattasi rappresentano linee di indirizzo programmatiche per lo sviluppo infrastrutturale del porto (da intendersi alla stregua di "norme di salvaguardia"), tali che ogni intervento e/o azione amministrativa che si prevederà di attuare, all'interno dei corrispondenti ambiti progettuali, dovrà essere coerente e/o non in contrasto con quanto contenuto nella detta relazione ed unito elaborato tecnico;
- ha dato mandato alla Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità Portuale di Salerno di proseguire le proprie attività, con specifico riferimento alla redazione della documentazione tecnico-amministrativa - prevista dalla vigente normativa - funzionale all'adozione del nuovo P.R.P., in conformità alle prescrizioni del comma 3 e seguenti dell'art. 5 della Legge n. 84 del 28.01.1994 (come modificata dalla L. n. 247 del 24.12.2007), in assoluta conformità all'elaborato tecnico di "Sintesi".

Nel marzo del 2015 l'Autorità Portuale di Salerno ha affidato l'incarico professionale per la stesura di elaborati tecnici ed il coordinamento di attività tecniche e tecnico-procedurali finalizzate all'adozione e approvazione del nuovo "Piano Regolatore Portuale" di Salerno - Variante 2014" al Prof. Ing. Alberto Noli.

3. Analisi dei dati relativi al traffico merci ed al traffico passeggeri - previsioni per il futuro

Si riportano, di seguito, i dati statistici delle principali tipologie di traffico registrato nel Porto di Salerno nell'anno 2014:

Relazione sulla gestione 2014

Traffico merci e passeggeri - Anno 2014

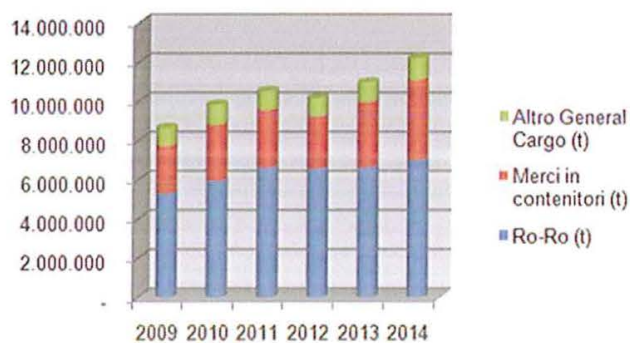
	Valori 2014 (tonnellate)	Variazione % rispetto al 2013
RINFUSE SECICHE		
Altre rinfuse solide	131.421	+ 49,6
Totale RINFUSE SECICHE (A)	131.421	+ 49,6
MERCI VARIE IN COLLI		
▪ Contenitori	4.109.763	+ 23,1
▪ Ro-Ro	6.994.1620	+ 5,8
▪ Altro	975.854	+ 4,9
Totale MERCI VARIE IN COLLI (B)	12.080.237	+ 11,0
TOTALE MERCI (A+B)	12.211.658	+ 11,3

Si riportano inoltre alcuni dati particolarmente significativi.

	Valori 2014 (numero)	Variazione % rispetto al 2013
▪ N. Navi approdate	2.681	+ 4,1
▪ N. Passeggeri	675.178	+ 12,3
▪ Contenitori (Teus)	320.044	+ 21,5
▪ N. Autoveicoli di nuova fabbricazione	397.803	+ 15,9
▪ Autostrade del Mare		
Veicoli commerciali	202.490	+ 5,2
Auto al seguito dei passeggeri	31.314	-14,5

Per dare un'immediata rappresentazione del trend dei traffici portuali, sono stati predisposti i grafici che seguono, riferiti all'ultimo quinquennio:

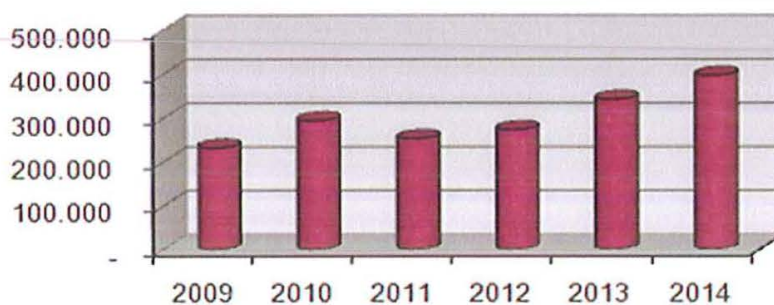
Relazione sulla gestione 2014

Merci movimentate (t)

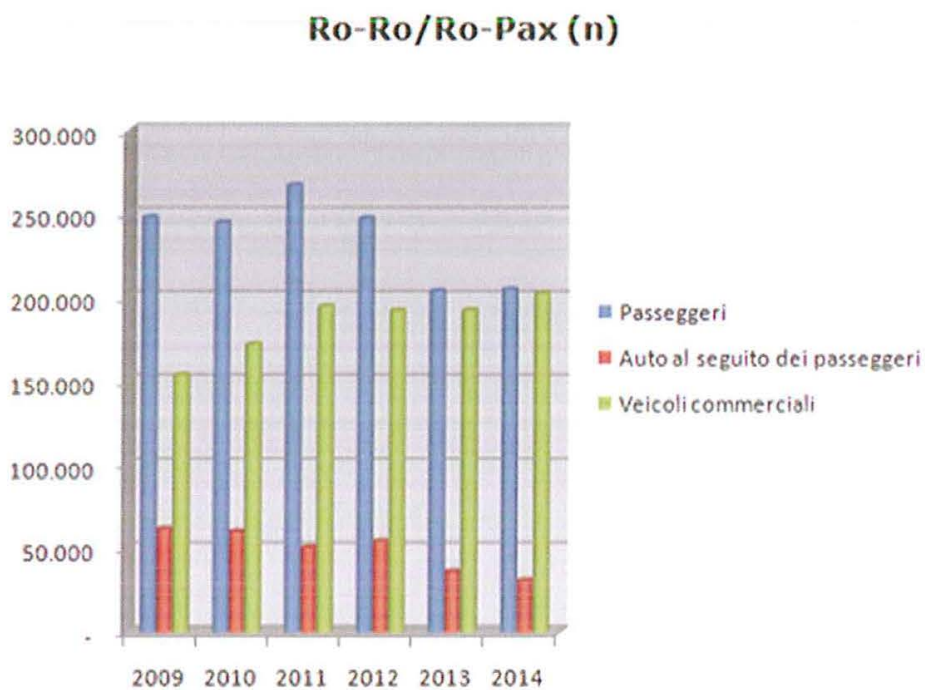
Il grafico mostra in modo evidente come il Porto di Salerno, nonostante il persistere della difficile congiuntura economica, abbia fatto registrare un trend di crescita significativo.

Si riportano di seguito anche due grafici con i valori dei traffici delle navi Ro-Ro e Ro/Pax ed un terzo grafico con i dati del traffico container.

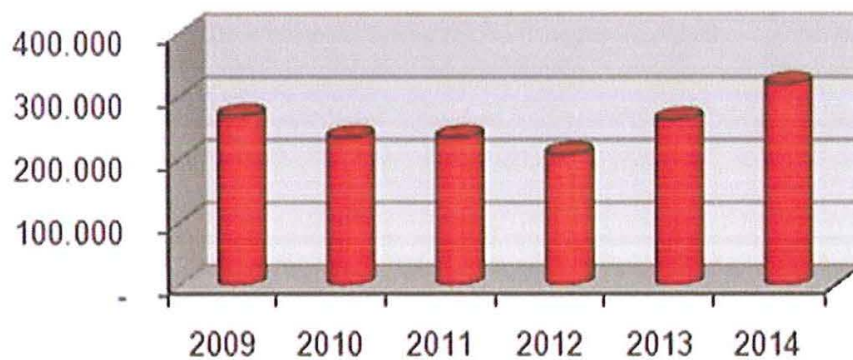
Nel grafico che segue è riportato il trend che ha caratterizzato tale tipologia di traffico dal 2009 al 2014.

Veicoli nuovi (n)

Relazione sulla gestione 2014



Contenitori (Teus)



Relazione sulla gestione 2014

3.1 Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri ha avuto, nel 2014, un forte incremento (+12,3%), rispetto al 2013 passando da 601.175 a 675.178 unità. È interessante notare come l'andamento del traffico passeggeri ha confermato, nel 2014 rispetto al 2013, il trend di crescita sia del comparto crocieristico sia di quello delle Vie del Mare. Il numero dei crocieristi è passato da 121.919 a 143.346 a unità (+21.427 pari ad un +17,6%). I passeggeri delle Vie del mare da 275.357 a 326.998 unità (+51.641 pari ad un +18,8%). Sostanzialmente confermato il traffico delle Autostrade del Mare (+935 pari ad un +0,5%), passati da 203.899 a 204.834 unità.

Per i prossimi anni si prevedono significativi incrementi nel numero dei crocieristi e dei passeggeri delle Vie del mare, allorché verranno ultimati i lavori di costruzione del polo crocieristico mediante il prolungamento del Molo Manfredi, la costruzione della stazione marittima ed il dragaggio dei fondali.

Per il 2015 sono programmati 103 arrivi di navi delle primarie compagnie di navigazione, tra le quali:

MSC Crociere con la nave "Armonia"¹, che imbarca e sbarca nel Porto di Salerno (home port), per complessivi 24 approdi, da maggio a ottobre;

Costa Crociere con n. 21 approdi della nave Neo Riviera², n. 2 approdi della nave Neo Romantica³ ed un approdo della nave Neo Deliziosa, per complessivi 24 approdi, da aprile a novembre;

Royal Caribbean con la nave "Vision of the Seas"⁴ che farà tappa nello scalo salernitano, per complessivi 15 approdi, da maggio a ottobre;

Celebrity Cruises, appartenente al gruppo armatoriale Royal Caribbean, con n. 8 approdi della nave Celebrity Equinox⁵ ed un approdo della nave Celebrity Silhouette, di dimensioni analoghe alla Equinox, per complessivi 9 approdi, da maggio ad ottobre;

Vi sono, poi, altre importanti compagnie che hanno programmato approdi occasionali, tra cui la Princess Cruise con la "Emerald Princess" e la Cunard con la "Queen Vittoria".

Per i prossimi anni, con l'entrata in esercizio della stazione marittima ed il dragaggio dei fondali, Salerno disporrà di un polo crocieristico che consentirà l'attracco delle navi da crociera di ultima generazione così il numero dei crocieristi potrà raggiungere le 500.000 unità.

¹ nave lunga 275 metri capace di ospitare 2.680 passeggeri e con 721 unità di equipaggio.

² nave lunga 216 metri capace di ospitare 1.700 passeggeri e con 670 unità di equipaggio.

³ nave lunga 221 metri capace di ospitare 1.800 passeggeri e con 622 unità di equipaggio.

⁴ nave lunga 264 metri capace di ospitare 2.435 passeggeri e con 765 unità di equipaggio.

⁵ nave lunga 315 metri capace di ospitare 2.850 passeggeri e con 1.250 unità di equipaggio.

Relazione sulla gestione 2014

3.2 Traffico merci

Dopo un 2013 caratterizzato da ottimi risultati, il 2014 è stato un altro anno di crescita, con notevoli incrementi dei volumi di merce movimentata, che hanno superato complessivamente i 12,2 milioni di tonnellate: +23% per i container, +6% per i Ro-Ro e +9% per le merci varie.

Nell'ambito del traffico merci, il 2014, come il 2013, è stato l'anno che ha visto un forte incremento del traffico container, passato da 2,68 del 2012 a 3,34 del 2013 e a 4,1 milioni di tonnellate nel 2014 (+24,5%). Esso ha ripreso a correre principalmente grazie al dragaggio dei fondali, effettuato a novembre 2012, con cui sono stati prelevati poco più di 100.000 mc di materiale da un'area che ha interessato il canale di ingresso al porto, il bacino di evoluzione e l'area a ridosso della banchina del Trapezio Levante. Incremento del traffico container che ha generato un forte incremento degli introiti relativi alla tassa portuale sulle merci.

A ciò aggiungasi che si è registrato un significativo incremento del traffico di auto nuove.

Il Porto di Salerno si è confermato un importante capolinea delle Autostrade del Mare e dello Short Sea Shipping, assicurando da diversi anni collegamenti con alcuni tra i principali porti del Mediterraneo (Messina, Catania, Malta, Al Kums, Palermo, Trapani, Tunisi, Cagliari, Valencia, Tangeri, Alessandria, Ashdod, Limisso, Izmir, il Pireo, e via Catania anche con Bar). Le "Autostrade del Mare" rappresentano una tipologia di traffico di fondamentale importanza per il Porto di Salerno che, in tale ambito, svolge un ruolo di assoluto rilievo a livello nazionale.

In definitiva il Porto di Salerno, in virtù della sua capacità di uscire rapidamente dalla crisi, si posiziona oggi, a livello nazionale, tra i primi "regional port" per movimentazione di container e tra i primi scali per traffico Ro-Ro.

Ancora più significativa ed interessante è la analisi del traffico nel periodo 20016 – 2014.

Per i prossimi anni si prevede un consolidamento di tale favorevole andamento del traffico merci che potrà giovare, tra l'altro, del completamento dei lavori in corso di realizzazione nonché della spinta propulsiva che potrà venire dalla nuova governance dei porti delineata nel Piano della portualità e della Logistica, di recente approvato dal Governo.

⁶ anno di costituzione dell'Autorità Portuale.

Relazione sulla gestione 2014

4 Utilizzo delle infrastrutture

4.1 Utilizzo dei fronti di accosto

Stante la cronica scarsità di fronti di accosto e di banchine rispetto al numero ed alle dimensioni delle navi che chiedono di utilizzare il Porto di Salerno, occorre che gli ormeggi vengano utilizzati nel miglior modo possibile, ovvero massimizzando il volume delle merci caricate e scaricate ed il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati, così da dare a tutti i richiedenti la possibilità di accesso agli stessi. Per questo motivo le operazioni di carico-scarico vengono effettuate h 24, sette giorni su sette, e viene dato a tutti i richiedenti la possibilità di accesso agli stessi.

Per tale ragione, nel Porto di Salerno, a differenza di quanto avviene negli altri porti italiani, nessuna banchina è assegnata in concessione ad alcuno. Pertanto, giornalmente, viene stabilito l'utilizzo degli ormeggi per le navi che dovranno ormeggiare in porto il giorno successivo.

Tale decisione viene presa alla presenza di tutti gli interessati (agenti raccomandatari marittimi, piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, Autorità Portuale e Capitaneria di Porto e eventuali altri soggetti interessati) nel corso di una riunione operativa che si svolge ogni mattina tra le 11.00 e le 12.00 presso l'Ufficio Nostromi della Capitaneria di Porto. Operando in tal modo si evita che questo o quell'ormeggio resti inutilizzato nel mentre vi è una nave costretta a stare in rada. L'Autorità Portuale è presente e partecipa giornalmente all'incontro propedeutico alla pianificazione degli ormeggi e quindi può verificare giorno per giorno che l'assegnazione degli ormeggi avvenga tenendo in debito conto anche i riflessi che tale pianificazione avrà sulla circolazione e sulla safety e dunque sull'utilizzo delle aree a terra (h24 sette giorni su sette, salvo cause di forza maggiore).

Da ciò deriva che per il Porto di Salerno, a differenza degli altri porti commerciali, non può essere calcolato un indice di utilizzo per singola banchina per singola categoria merceologica ma occorre fare riferimento ad un unico indice di utilizzo delle banchine che è comprensivo di tutte le tipologie merceologiche.

Relazione sulla gestione 2014

Tab. 01 - Utilizzo delle banchine

Anno	Quantità movimentate t	Lunghezza banchine km	Indice di utilizzo t/Km
2001	4.454.840	2.175	2.048
2014	12.211.658	2.347	5.203

I dati sopra riportati mettono a confronto l'utilizzo delle banchine che si è avuto nel 2014 con quello che si ebbe nel 2001, anno di istituzione dell'Autorità Portuale. La differenza tra lo sviluppo del fronte di accosto del 2001 e quello del 2014 sta nel fatto che, nel 2014, si è considerato un fronte di accosto del Molo di sottoflutto di 531 metri mentre, nel 2001, lo stesso era di soli 360 metri in quanto l'ormeggio con le briccole, lungo di m 172, è stato realizzato nel 2006.

Riguardo al traffico crocieristico del Porto di Salerno occorre osservare che le infrastrutture esistenti (banchine e piazzali), di norma al servizio del traffico merci, sono state utilizzate, quando si è reso necessario, anche per l'attracco di navi da crociera.

4.2 Utilizzo della capacità di immagazzinamento

Completamente diverso il discorso relativo all'utilizzo delle aree a terra, la maggior parte delle quali sono date in concessione ai singoli operatori dei vari comparti merceologici. La ripartizione delle aree per comparto merceologico è quella riportata nella tabella n. 2.

Tab. 02 – Utilizzo delle aree a terra - Anno 2001

Tipologia merceologica	Quantità movimentata t	Aree a terra m ²	Indice di utilizzo t/m ²
Container	3.266.664	111.416	29,32
Rotabili	335.820	80.509	4,17
Merci varie (General Cargo)	852.356	50.577	16,85
Totale	4.454.840	242.502	18,37

Relazione sulla gestione 2014

Tab. 03 - Utilizzo delle aree a terra - Anno 2014

Tipologia merceologica	Quantità movimentata t	Aree a terra m ²	Indice di utilizzo t/m ²
Container	4.109.763	104.650	39,27
Rotabili	6.994.620	80.500	86,89
Merci varie (General Cargo)	1.107.275	53.468	20,71
Totale	12.211.658	238.618	51,18

È da osservare che nel 2014, nel settore container, il numero delle tonnellate movimentate per metro quadrato è quasi doppio rispetto a quello movimentato nel settore delle merci varie. Tale circostanza si spiega con il fatto che i container vengono accatastati mediamente tra il terzo e il quarto tiro (a circa 9 metri). Le merci varie, al contrario sia per il loro peso elevato sia perché sono libere, vengono, di norma, accatastate una sull'altra ma non superano i 4,0 metri di altezza. Inoltre la durata della sosta delle merci varie è mediamente maggiore rispetto alle altre merci anche perché spesso gli impianti produttivi a cui sono destinati, come ad es. la Fiat Chrysler Automobiles FCA, chiedono la consegna just in time così che il terminal portuale fa da magazzino, atteso che la consegna dei coils avviene solo quando devono andare in produzione.

Sempre con riferimento al numero delle tonnellate movimentate per metro quadrato, lo stesso nel settore RO-RO è aumentato in maniera significativa ed è pari a oltre quattro volte quella del settore delle merci varie/general cargo. La ragione di ciò è dovuta al fatto che il 95% delle tonnellate del settore RO-RO riguarda le Autostrade del Mare e lo Short Sea Shipping (S.S.S.), ovvero veicoli commerciali che, in gran parte, sostano in Porto solo il tempo strettamente necessario per l'imbarco o lo sbarco. Pertanto, data la diversa tipologia delle categorie merceologiche presenti nel porto di Salerno, si è ritenuto di effettuare, per le merci unitizzate, un ulteriore approfondimento così da rendere possibile il confronto con l'indice di utilizzo delle infrastrutture di altri porti. Si è scelto, cioè, di utilizzare come unità di misura delle quantità movimentate, il numero dei TEU, in quanto anche i container vuoti, di cui non si tiene conto nel calcolo delle tonnellate di merce movimentate, fanno parte del ciclo produttivo ed occupano spazio in banchina. Per il traffico RO-RO si è scelto di utilizzare il numero dei veicoli transitati distinguendo tra quelli destinati alla vendita (di cui l'80% di nuova fabbricazione ed il restante

Relazione sulla gestione 2014

20% usate) da quelli delle c.d. Autostrade del Mare (costituito per l'86,6%, pari a 202.490, da veicoli commerciali, e per il restante 13,4%, pari a 31.314, da auto al seguito dei passeggeri).

Tab. 04 - Traffico contenitori e rotabili - Unità movimentate all'anno per metro quadrato

		Unità movimentate nel 2014	Aree disponibili (m ²)	Indice di utilizzo teu o n./m ²
Container	teu	320.044	104.025	3,1
RO-RO -veicoli destinati alla vendita	n.	397.803	77.112	5,2
RO-RO - veicoli Autostrade del Mare-S.S.S.	n.	233.804	3.388	69,0

5. Entrate correnti

Le entrate correnti, accertate nell'esercizio 2014, ammontano ad € 6.391.097. Nella tabella che segue sono stati riportati i dati delle entrate correnti nel periodo compreso tra il 2010 e il 2014.

Tab. 05 – Andamento entrate correnti nel periodo 2010 - 2014

	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	Inc.% 2014/2010	Inc.% medio annuo
Entrate correnti	5.003.988	5.169.901	5.146.679	6.369.936	6.391.097	27,72	6,3%

Per il dettaglio delle singole voci si rinvia alla nota integrativa.

Merci

Le due voci di entrata maggiormente significative che, nel loro insieme, rappresentano il 55,2% delle entrate correnti, sono la tassa portuale e la tassa di ancoraggio. La prima è accertata dalla Agenzia delle Entrate Ufficio delle Dogane, la seconda dalla Capitaneria di Porto. Ci si soffermerà pertanto in modo particolare sulla tassa portuale. La tassa di ancoraggio viene pagata dall'armatore nel primo porto di sbarco italiano. Pertanto non vi è la possibilità per l'Autorità Portuale di incidervi se non nello stabilire condizioni di favore rispetto alle tariffe fissate a livello nazionale.

Relazione sulla gestione 2014

Tab. 06 — Andamento tasa portuale e volume delle merci nel periodo 2010 - 2014

	2010	2011	2012	2013	2014	Incremento % 2010/2014	Inc.% medio annuo
Tassa portuale sulle merci (€)	1.533.338	1.263.543	1.069.796	1.647.167	1.930.619	25,9	5,9
Traffico merci (t)	9.841.998	10.533.335	10.173.120	10.968.246	12.211.658	24,1	5,5
Somma introitata in media per tonnellata di merce (€/t)	0,16	0,12	0,11	0,15	0,16	0,0	0,0

Venendo alla tasa di ancoraggio, si osserva come nello stesso periodo (2010 - 2014) le entrate per tasse di ancoraggio hanno fatto registrare un incremento più che proporzionale all'incremento medio della stazza netta delle navi che hanno fatto scalo nel porto di Salerno. La tabella n. 7 mostra l'andamento della tasa di ancoraggio e l'evoluzione della stazza netta complessiva delle navi nell'ultimo quinquennio.

Relazione sulla gestione 2014

Tab. 07 – Andamento tassa di ancoraggio e stazza netta delle navi nel periodo 2010 - 2014

	2010	2011	2012	2013	2014	Incremento % 2010/2014	Inc.% medio annuo
Tassa di ancoraggio (€)	1.072.593	1.096.346	1.193.077	1.654.122	1.597.750	54,2%	10,5
Stazza netta delle navi (t)	19.211.471	22.403.385	23.325.530	25.860.312	26.043.511	34,6%	7,9
Somma introitata in media per tonnellata di stazza netta (€/t)	0,056	0,049	0,051	0,064	0,061	8,9%	2,2

Nella tabella n. 8 viene riportato l'andamento delle entrate introitate per il tramite dell'Ufficio delle Dogane di Salerno nel corso degli ultimi cinque anni.

Tab. 08 – Riepilogo tassa portuale e di ancoraggio nel periodo 2010 - 2014

anno	Tassa portuale sulle merci (€)	Tassa di ancoraggio (€)	Totale (€)
2010	1.533.338	1.072.593	2.605.931
2011	1.263.543	1.096.346	2.359.889
2012	1.069.796	1.193.077	2.262.873
2013	1.647.167	1.654.122	3.301.279
2014	1.930.619	1.597.750	3.528.369