

Collegio dei Revisori

Membri effettivi

Dott. Massimo Vigogna
Rag. Roberto Guerrieri
Dott. Gianluca Traversa

Presidente - In rappresentanza del Ministero dell'Economia
Membro - In rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Membro - In rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Membri supplenti

Dott. Antonio Renda
Dr.ssa Laura Barnaba
Dr.ssa Cosetta Fontanesi

Membro - In rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Membro - In rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture
Presidente - In rappresentanza del Ministero dell'Economia

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Il rendiconto generale dell'esercizio 2015 riassume con linguaggio economico-finanziario l'attività svolta dall'Ente nell'anno di riferimento, i volumi di traffico movimentati nel nostro scalo, i fabbisogni necessari e le risorse impiegate per lo svolgimento dei propri compiti istituzionali.

L'esercizio trascorso evidenzia, dopo quelli del 2014, dati economici e finanziari ulteriormente positivi, con un utile che traguarda quasi 11 milioni di euro, il valore più alto mai raggiunto, a conferma di un consolidato andamento dei traffici, oltre che di una sana gestione dell'Amministrazione.

Il volume di traffico raggiunto nel 2015 di oltre 1.300.000 contenitori conferma, seppure con una lievissima diminuzione rispetto all'anno precedente, il consolidamento dei volumi in un contesto globale caratterizzato dal perdurare di un contesto macro economico ancora molto incerto, sia a livello interno che a livello europeo, come testimoniato anche dall'andamento dell'inflazione che rimane intorno allo zero nonostante le misure espansive varate dalla BCE. Va però sottolineato che l'Italia, dopo tre anni di calo consecutivo, torna a vedere il segno 'più' davanti alla dinamica del Prodotto, che comunque resta ancora sotto i livelli di inizio millennio. Nel 2015 il Pil è aumentato dello 0,8% in Italia, nella zona euro dell'1,6%, nell'intera Unione europea a 28 Paesi dell'1,9%, in crescita rispetto al 2014 (rispettivamente dello 0,9% e dell'1,4%).

L'inversione del trend tendenziale è confermata dalle stime del fatturato della logistica conto terzi, che nel 2016 dovrebbe raggiungere un fatturato di 80,9 miliardi di euro rispetto al dato di 77,3 miliardi di euro del 2014, mentre i porti italiani, dopo la flessione del 2009, hanno ripreso a crescere tornando a valori prossimi ai massimi del 2007.

Anche il confronto con gli altri sistemi portuali evidenzia che il traffico, principalmente il traffico di destinazione, è cresciuto meno rispetto al Nord Europa ma più del resto degli altri porti MED, mentre i dati relativi al traffico export evidenziano una crescita maggiore rispetto ai dati in import. Ma conferma anche, per il nostro scalo, nella situazione data, non esistono più margini di crescita. Anche da qui il nostro impegno per concludere i lavori del bamchinamento del Canaletto e terzo bacino con i concessionari LSCT e Tarros/Arkas.

Più in generale, quando analizziamo la situazione dei porti italiani dobbiamo tenere in considerazione l'importanza che ha il settore marittimo per il nostro Paese: sulla totalità delle merci scambiate con l'estero, avvengono via mare circa il 70% delle importazioni e il 50% delle esportazioni.

Come riportato nel Piano Nazionale della Portualità e della Logistica, il 75% dei traffici marittimi europei si concentra in soli 7 Stati, tra cui l'Italia, con una percentuale di traffico del 13%, occupa il terzo posto dopo Olanda (15%) e Regno Unito (13,5%). E nello scenario euro-mediterraneo, la centralità dell'Italia è testimoniata dagli alti volumi intercettati dai porti italiani (più del 30% dei flussi che passano attraverso il Mediterraneo). Questa è la realtà che indica una potenziale energia vitale, che può e deve essere migliorato ed in questo senso devono andare in maniera completa e coerente con il Piano Nazionale della Logistica ed i progetti di riforma.

Il cluster portuale in Italia genera circa il 2,6% del PIL e complessivamente sono interessati dall'interscambio commerciale marittimo oltre 220 miliardi di euro che rappresenta circa il 15% del PIL nazionale. Il cluster della logistica nel suo insieme incide invece per il 14% sul PIL italiano registrando 150.000 imprese e 1 milioni di addetti (5% dell'occupazione complessiva)

In questo scenario il nostro porto detiene saldamente il secondo posto in Italia come porto di destinazione finale diretto ai mercati del nord Italia, e tra i primi venti in Europa. Nei mercati esteri serviti dal porto della Spezia troviamo in ordine di importanza l'interscambio import-export con Asia, Americhe, Africa, Europa ed Oceania.

Il porto della Spezia conferma altresì la sua naturale vocazione a servire i più importanti mercati sull'asse Tirreno-Brennero, sia quelli italiani, sia quelli dei paesi esteri confinanti, con un costante impegno al miglioramento dei servizi ed allo sviluppo dei traffici in questa direzione. Con questo approccio nel 2015 è stato firmato tra l'Ente ed il Comune di Piacenza il protocollo d'intesa per la Biennale della Logistica, che sancisce l'impegno delle due istituzioni a organizzare tale evento a partire dal 2016, concretizzando le indicazioni del governo contenute nel piano nazionale della portualità e della logistica, ovvero sviluppare servizi efficienti per rispondere alle reali esigenze della merce e degli operatori.

Anche in quest'ottica si deve pertanto ribadire l'importanza strategica della linea ferroviaria La Spezia - Parma, cosiddetta "Pontremolese", assolutamente necessaria per il completamento del corridoio Tirreno-Brennero verso le ricche regioni del sud della Germania. È un'opera che interessa l'intero sistema infrastrutturale e logistico del Nord Italia: non solo Liguria ma anche Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto.

E' un'opera ancor più necessaria con il completamento del raddoppio del tunnel del Brennero previsto nel 2025, per assicurare il diretto collegamento del Brennero al mar Ligure e Alto Tirreno, ai loro porti che rappresentano già oggi il naturale gate di ingresso delle merce diretta verso i mercati delle aree ad alto valore economico e produttivo servite dalla direttrice. E' pertanto con rammarico che si rimarca come la Linea ferroviaria La Spezia - Parma, la cui valenza nazionale ed europea è stata più volte espressa sia dal Parlamento Italiano che dal Parlamento Europeo, non sia stata inserita nella rete Core TEN-T, ma sia stata classificata nella rete Comprehensive, nella nuova pianificazione delle Reti transeuropee di trasporto (Regulation UE 1315/2013).

Se questa è, al momento, un'occasione mancata, si auspica invece che dal "Piano Nazionale della Portualità e della Logistica" approvato dal governo scaturisca una riforma della portualità che affronti i nodi reali che hanno in questi anni limitato la competitività del nostro sistema. In particolare, la speranza è che tale riforma non si concentri meramente sulla questione degli accorpamenti e/o del numero degli enti, ma che, individuati e selezionati i porti ritenuti strategici per il Paese sulla base dei porti Core della rete TEN-T, (definiti assieme all'Unione Europea nel regolamento TEN-T 1315/2013, essi possano essere dotati di un modello di governance che abbia come caratteristica principale l'autonomia gestionale e quella finanziaria, dove la prima non è meno importante della seconda. Un modello di Ente Pubblico che permetta alle nuove Autorità Portuali di Sistema di "fare", di realizzare le opere nell'ambito portuale grazie ai fondi propri che derivano dalle entrate conseguite dall'AP con le concessioni e le tasse portuali. Un modello su cui la Stato si riserva di svolgere una specifica regia attraverso una normativa dedicata ed investimenti mirati, ma anche un modello funzionale che assegni alle nuove Autorità di sistema un ruolo attivo nel contesto territoriale di riferimento e lungo tutta la filiera logistica dal porto fino all'hinterland, un ruolo di facilitatore e di sviluppo occupandosi di costruire, insieme agli operatori e agli stakeholders della port community, le soluzioni innovative per rendere più competitivo ed efficiente il porto. In proposito abbiamo avviato un confronto con il

Presidente di Marina di Carrara al fine di cominciare ad esaminare i due piani di investimento (PTO e POT), crescita e sviluppo nonché le diverse normative urbanistiche delle due regioni, per l'avvio dei piani e delle relative varianti. La modifica introdotta dalle regioni per un proroga dei tempi degli accorpamenti può consentirci di avere quei 6/12 mesi necessari per completare questo lavoro. In tal senso è nostra intenzione rivolgerci ai Presidenti delle due regioni.

Quanto sopra delineato, unito ai positivi, per quanto ancora modesti, segnali di ripresa dell'economia nazionale sono di stimolo a realizzare, in primis, gli importanti interventi infrastrutturali previsti dal PRP del nostro porto.

A tale proposito, a fine 2015 il Consiglio di Stato, confermando la decisione del Tar del 2014, ha definitivamente messo fine ad un contenzioso durato dieci anni e respinto i vari ricorsi amministrativi che hanno ritardato l'effettiva realizzazione delle infrastrutture e piazzali. E' questo un fatto storico non solo per il porto ma anche per città. Ora si potrà procedere con la realizzazione delle opere previste dal PRP, confermando gli investimenti previsti sia per il secondo che per il terzo bacino portuale con conseguenti benefici economici ed occupazionali

In merito al terzo bacino portuale è stata di recente firmata la concessione demaniale di 40 anni relativa all'area di circa 40.000 mq esistenti, oltre all'area di 79.000 mq dove verranno realizzati gli ampliamenti previsti in conformità al Piano Regolatore Portuale, con investimenti di carattere infrastrutturale stimati in circa Euro 44.500.000 oltre a quelli per Equipment di circa Euro 60.000.000 in fase di avviamento ed Euro 350.000.000 a regime.

A fronte di questa concessione, il concessionario Terminal del Golfo si assume l'onere della realizzazione delle opere, con il coinvolgimento di soci ed operatori italiani ed esteri. La previsione occupazionale prevede, a conclusione del periodo di avviamento, circa 545 unità (contro gli attuali 182) divisi tra occupati diretti, indiretti e relativi all'indotto. Occupati che potranno ulteriormente aumentare una volta che l'investimento sarà a regime.

Per il secondo bacino portuale, è stato siglato l'accordo sostitutivo con il concessionario LSCT con previsione di realizzazione di opere infrastrutturali, avente scadenza al 31.10.2065. L'atto riguarda l'ampliamento del Molo Garibaldi (Est) per circa 52.000 mq finanziato interamente dalla stessa LSCT, la destinazione del molo Garibaldi ovest ad esclusivo uso crocieristico e la restituzione di calata Paita e calata Malaspina ad usi urbanistici. Sotto il profilo

occupazionale diretto si prevede un aumento dei dipendenti da circa 630 attuali, a circa 730 dal 2020, mentre l'occupazione complessiva diretta ed indotta passerà da circa 2390 attuali, a circa 2980 unità dal 2020.

Gli investimenti in infrastrutture ammonteranno a circa 144 milioni di euro, circa 148 saranno gli investimenti in equipment, mentre i volumi dei contenitori passeranno dai 1.150.000 TEUs circa attuali a 1.700.000/2.000.000 TEUs circa a regime.

Inoltre, grazie all'arretramento della zona portuale, si potrà procedere anche alla realizzazione della fascia di rispetto e della barriera della zona retroportuale, fortemente voluto dai cittadini interessati dei quartieri che si affacciano su Viale San Bartolomeo. Questo intervento è solo una parte delle iniziative per abbattere sia i rumori, sia le eventuali emissioni di inquinanti, in quanto si sta agendo anche sulla fonte degli stessi. Un passo concreto in queste direzioni riguarda l'investimento per i primi tratti di banchina attrezzati per il "cold ironing", e la prossima realizzazione della barriere fonoassorbenti zona retroportuale di cui si sta aggiudicando la gara.

Sviluppo dei traffici portuali e maggiore sostenibilità ambientale trovano positiva sintesi nella prossima realizzazione del nuovo fascio ferroviario di binari, di cui è stato recentemente bandita la gara, con un investimento di circa 39 milioni di euro, la cui struttura renderà possibile la costituzione di treni di 600 mt, consentendo la realizzazione di una fascia di rispetto più ampia, di liberare le aree di Calata Paita da restituire ad uso crocieristico ed urbano e una notevole diminuzione del traffico di camion sulla viabilità ordinaria. Il progetto, dopo l'approvazione definitiva da parte del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, dovrebbe essere finanziato dal CIPE, da cui si attende a breve la delibera definitiva di assegnazione; in caso contrario, la capacità di autofinanziamento dell'Ente consentirà comunque la sua realizzazione. Abbiamo infatti avuto in questi giorni la conferma di un lavoro durato quasi un anno, per perfezionare l'accensione di un prestito con la BEI per un importo di 140 milioni di euro, strutturato in maniera flessibile ed a condizioni di mercato molto vantaggiose.

Nell'ottica di un sempre maggiore ruolo europeo dello scalo, l'Ente nel 2014 ha continuato ad operare nell'ambito della programmazione comunitaria sviluppando la partecipazione a nuovi progetti, oltre agli attuali in cui è coinvolta.

Nel dettaglio, nel 2015 è stato avviato il progetto “Fresh Food Corridors”, che prevede lo sviluppo di azioni pilota a supporto dell’attivazione di un nuovo servizio di trasporto di prodotti agri-food da Israele-Giordania-Egitto con i mercati del Centro Europa. L’Autorità Portuale della Spezia avvierà studi e analisi di mercato per lo sviluppo dei traffici di prodotti fresh food nel porto della Spezia e per la ricerca di soluzioni innovative per il trasporto dei container reefer dal porto verso l’hinterland. Nei prossimi giorni abbiamo previsto alcuni incontri operativi negli Stati Uniti ed in particolare con la Port Authority di New York/New Jersey, in considerazione del fatto che le più importanti shipping lines che scalano il porto della Spezia hanno servizi diretti con il Porto di New York, proprio per sviluppare questo interessantissima tipologia di traffici.

E’ inoltre partito il progetto “Gain4Mos”, la cui azione prevede studi e progetti per la costruzione di 4 navi prototipo alimentate ad LNG e 7 punti di rifornimento a LNG ubicati nei porti principali dei paesi aderenti al progetto, mentre il progetto “Gain4Core” prevede di testare le nuove tecnologie legate all’utilizzo del GNL in ambito portuale, sviluppando i principali aspetti legati ad: approvvigionamento, stoccaggio, distribuzione (marittima e terrestre), training e sicurezza, autorizzazioni e aspetti normativi.

Nel 2015 sono continuate le attività mirate alla realizzazione del Piano Regolatore Portuale e, in particolare, delle opere contemplate nel Piano Triennale delle Opere. In particolare, per gli interventi più importanti, si è conclusa la bonifica con escavo dei fondali antistanti il Molo Garibaldi, la bonifica con escavo del bacino di evoluzione (con il raggiungimento della quota -15 metri dei fondali dell’area che consentirà la manovra e l’attracco della nuova generazione), si è avviato l’ampliamento molo MMI in area Mariperman, mentre è quasi terminata la bonifica con escavo fondali Fornelli Est. In merito a quest’ultimo lavoro, la Magistratura ha disposto il dissequestro dell’area dopo aver verificato il rispetto di tutte le norme procedurali previste dal Ministero dell’Ambiente e raccolte nel capitolato di progetto, come peraltro verificato anche dall’ARPAL. L’Ente in ogni caso, prima di riprendere i lavori sta definendo ulteriormente tutte le misure finalizzate alle massime garanzie di esecuzione dei lavori finalizzate alla salvaguardia dell’ecosistema marino.

Per quel che riguarda lo sviluppo delle altre importanti attività economiche facenti parte del cluster marittimo-portuale, un notevole passo in avanti è stato fatto per migliorare le attuali strutture destinate all’accoglienza dei passeggeri che

saranno poi sostituite con la realizzazione del nuovo waterfront. Nel 2015 infatti è stato inaugurato il nuovo terminal crociere a Largo Fiorillo, destinato ad ospitare le funzioni di prima accoglienza dei croceristi. In un primo tempo sarà destinato solo all'imbarco e sbarco dei passeggeri e successivamente anche alle operazioni dei passeggeri in transito. Un risultato importante che testimonia come il settore delle crociere alla Spezia sia divenuto competitivo ed appetibile per il grande bacino del nord Italia e del sud dell'Europa, così come avviene da tempo con il settore mercantile e con il traffico containerizzato, dove il nostro porto figura tra gli scali italiani di riferimento. Un segmento, quello delle crociere, in forte espansione nel mondo ed in particolare nel Mediterraneo, dove l'Italia ne rappresenta la meta privilegiata ed il mercato principale e dove il nostro scalo ha ottenuto in soli tre anni incrementi di traffico straordinari con oltre 650 mila passeggeri movimentati nel 2015, di cui oltre 97.000 in homeport. A conferma e riconoscimento, per la nostra città e il nostro porto, del ruolo di primo piano nel settore delle crociere nel Mediterraneo il fatto che alla Spezia si terrà, nell'ottobre del 2016, la sesta edizione di Italian Cruise Day. Per quel che riguarda l'analitica descrizione degli altri investimenti deliberati nel corso del 2015 (che ammontano nel complesso a circa 33 milioni) e degli avanzamenti dei lavori (circa 34 milioni), si rimanda a quanto dettagliatamente esposto nella Relazione sulla Gestione e nella Nota Integrativa.

Oltre a quanto sopra illustrato, nel 2015 sono continuate le attività di promozione realizzate anche in collaborazione con le Autorità Portuali liguri di Genova e Savona che fanno parte, assieme all'AP della Spezia, dell'Associazione LPA-Ligurian Ports Alliance. Numerose le partecipazioni alle più importanti manifestazioni internazionali di settore, così come le azioni di promozione di varia natura inerenti i servizi offerti dallo scalo, organizzate sia in collaborazione con i rappresentanti dei diversi settori di riferimento, sia attraverso pubblicazioni, video e materiale informativo dedicati, con riscontri positivi ed interesse crescente da parte di armatori, linee di navigazione, e dei più importanti operatori del settore crocieristico.

Oltre a ciò, l'AP conferma l'impegno a sostenere, anche economicamente, ogni iniziativa volta alla conservazione ed allo sviluppo delle attività produttive legate al mare ed al nostro golfo, quali, ad esempio la mitilicoltura.

Il Presidente
Lorenzo Forcieri

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PREMESSA

Il Rendiconto Generale è stato redatto in conformità al vigente Regolamento di Amministrazione e Contabilità, nel rispetto dei principi e dei criteri di redazione del bilancio di cui agli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, per quanto applicabili alle Autorità Portuali.

Il Rendiconto Generale è composto dai seguenti documenti, oltre che dalla relazione illustrativa del Presidente e dall'allegato verbale del Collegio dei Revisori:

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

Nella seguente Relazione sulla gestione viene esaminato l'andamento dell'anno 2015 nel suo complesso, con informazioni di carattere generale, rimandando agli altri documenti sopra elencati per quel che riguarda l'esame analitico degli aspetti finanziari, di cassa ed economico-patrimoniali.

RELAZIONE SULLA GESTIONE E RISULTATI

L'andamento della gestione 2015 nel suo complesso evidenzia i seguenti dati di sintesi, illustrati per macrovoci del rendiconto finanziario di competenza:

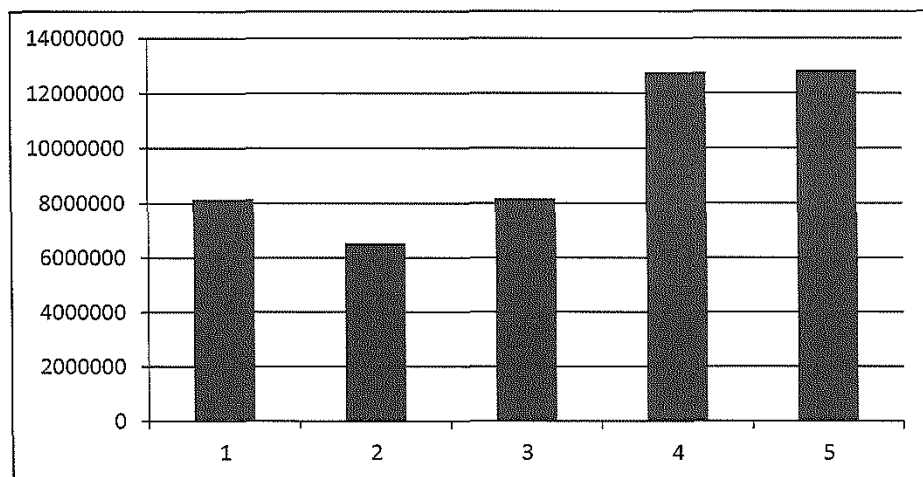
1 - RENDICONTO FINANZIARIO (competenza)

ENTRATE		SPESE	
Correnti (Tit. I)	28.388.867	Correnti (Tit. I)	15.546.931
C/Capitale (Tit. II)	23.619.133	C/Capitale (Tit. III)	36.381.454
Partite di giro (Tit. III)	2.372.949	Partite di giro (Tit. III)	2.372.949
Totale	54.380.948	Totale	54.301.334
		Avanzo finanziario di competenza	79.614
Totale a pareggio	54.380.948	Totale a pareggio	54.380.948

Il risultato finanziario 2015 è un avanzo di competenza complessivo di € 79.614 che deriva da un:

- avanzo finanziario di parte corrente per € 12.841.936, (che consolida ulteriormente il dato del 2014 di euro 12.764.047 contro il dato di euro 8.164.201 del 2013, confermando il trend crescente come da grafico di cui sotto) ;
- disavanzo finanziario di parte capitale per € 12.762.322.

Per quel che riguarda le **entrate** correnti, gli accertamenti sono risultati nel complesso pari ad euro 28.388.867, a fronte di una previsione iniziale di euro 28.284.000, con una percentuale di realizzo del 100,4%, a conferma della bontà della previsione, ed evidenziano un incremento di euro 1.555.970 rispetto al dato del 2014 di euro 26.832.897.

AVANZO FINANZIARIO CORRENTE 2011-2015

Cresce ulteriormente, e come negli anni precedenti sia in senso assoluto che in senso relativo, il gettito delle entrate tributarie, (costituite in prevalenza da tassa di ancoraggio e tassa portuale): i proventi del 2015 ammontano infatti a circa 20,8 milioni di euro, contro i 18,7 milioni di euro del 2014, mentre il loro peso sul totale delle entrate correnti totali passa dal 69,7% al 73,4%.

Sul predetto gettito ha influito in modo positivo il consolidamento del traffico contenitori e l'addizionale sulla tassa portuale a carico delle merci imbarcate/sbarcate istituita dal primo settembre 2014 per fare fronte ai servizi aggiuntivi di vigilanza e security e di altri servizi di interesse generale.

Le altre entrate finanziarie riconducibili alla categoria dei redditi e proventi patrimoniali, registrano una sostanziale stabilità attestandosi ad euro 6.522.893, rispetto al dato 2014 di circa 7,2 milioni di euro che, tuttavia, comprendeva alcuni accertamenti di carattere straordinario.

Le entrate residue, costituite dai proventi servizio traffico passeggeri, recuperi e rimborsi diversi ed entrate varie registrano anch'esse un trend positivo, passando da euro 854.706 ad euro 1.033.313, e principalmente per effetto dei proventi servizio traffico passeggeri legato allo sviluppo del settore crocieristico.

Le entrate accertate in conto capitale ammontano ad euro 23.619.133.

Di questi accertamenti, euro 23.000.000 sono relativi a fondi da attingere al sistema bancario tramite mutuo dedicato, per la copertura di quota parte degli impegni in infrastrutture assunti nel 2015.

Euro 617.633 sono invece relativi a fondi di provenienza comunitaria, e precisamente sono accertamenti per finanziamenti di progetti approvati da parte dell'Unione Europea. Nel dettaglio i fondi assegnati sono destinati a:
euro 61.312 al progetto "Rethinking Container Management", euro 120.070 all'implementazione del progetto preesistente sulle reti strategiche TENT "Widermos", euro 190.000 al progetto "Fresh Food Corridors", euro 118.750 al progetto "Gain4Mos", ed infine euro 75.000 al progetto "Gain4Core" in particolare progetto Poseidon Med (euro 78.260) e progetto Onthemosway Network (euro 66.191).
Si sviluppa pertanto ulteriormente l'azione dell'Ente nell'ambito della programmazione comunitaria, con utilizzo e spesa di fondi europei in elevatissima percentuale rispetto a quelli assegnati.

Si evidenzia che nel 2015 non è stato accertato alcun importo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti di cui al disposto dell'art. 18 bis della legge 84/94 e relativo fondo perequativo. Tale fondo, si ricorda, è alimentato su base annua in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 90 milioni di euro annui. Nel 2014 l'importo introitato dall'Ente è stato di euro 4.042.598, sulla base del gettito IVA 2013.

Lo schema di decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante il riparto del Fondo per l'anno successivo 2014 da erogare nel 2015 era stato stanziato per l'esercizio 2014 nello stato di previsione dello stesso Ministero. Tali risorse, conservate come residui di stanziamento nell'esercizio 2015, e non impegnate nel corso del 2015, sono andate in economia al 1 gennaio 2016, secondo quanto riportato dalla nota del 22 gennaio u.s. a firma del Ragioniere Generale dello Stato.

Pertanto, non avendo notizie certe in merito e in base al principio di prudenza che informa la redazione del bilancio, si è ritenuto di non accertare tali fondi nel 2015, determinati per la nostra Autorità e nel suddetto schema di riparto nella misura di euro 3.228.384.

Le uscite finanziarie correnti del 2015, relative all'espletamento dei compiti istituzionali di cui alla legge 84/94 ed ai costi di funzionamento, ammontano ad euro 15.546.931 con una percentuale di realizzo del 94% rispetto al dato prudenzialmente previsto in euro 16.620.780, e registrano a consuntivo un incremento di euro 1.478.080 rispetto al dato 2014 di euro 14.068.851.

Le maggiori uscite del 2015 sono riconducibili per euro 203.152 alle spese funzionamento (UPB 1.1), e per euro 913.048 alle spese per prestazioni istituzionali, (in particolare il capitolo "Prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali") per euro 54.465 agli oneri tributari, per euro 594.528 alle uscite non classificabili in altre voci ed in particolare per gli oneri straordinari, mentre registrano un calo di euro 197.063 i trasferimenti passivi, e di euro 90.415 le poste correttive e compensative di altre voci. Rimangono sostanzialmente stabili le voci di spesa complessivamente ricomprese nella categoria 1.1.3 relativa ai consumi intermedi, soggetti a specifiche limitazioni di spesa.

Le altre singole categorie registrano scostamenti poco significativi rispetto all'esercizio precedente.

Per le dettagliate e specifiche motivazioni in merito alle suddette variazioni si rimanda a quanto analiticamente esposto nella nota integrativa.

Per quel che riguarda l'andamento del **conto economico**, questo riflette il trend delle entrate e delle uscite finanziarie di parte corrente già sopra delineato, con i dovuti adeguamenti relativi ai costi di natura non finanziaria quali ammortamenti, accantonamenti, sopravvenienze attive e passive dovute alla cancellazione dei residui, insussistenze, ratei e risconti.

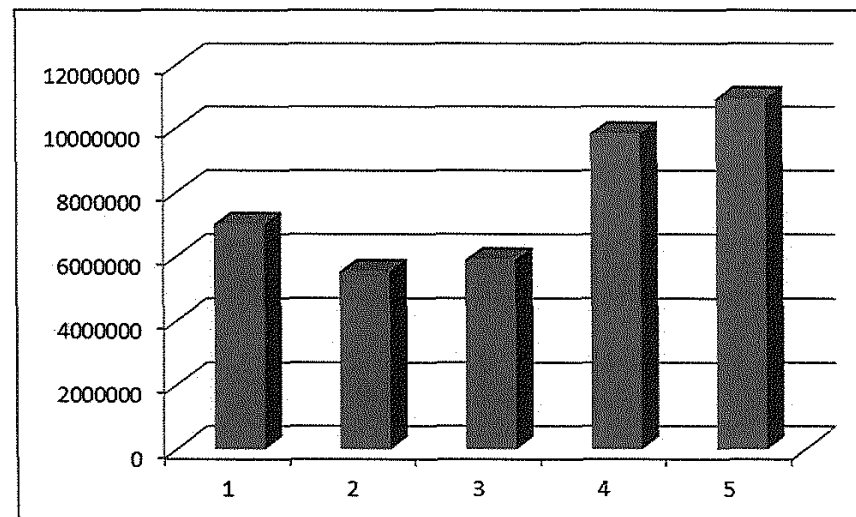
In merito a questi aspetti della gestione (costi non monetari), si evidenzia che è stato effettuato un accantonamento prudenziale di euro 300.000 al fondo svalutazione crediti, che raggiunge ora l'importo di euro 2.410.736, e di altri 300.000 al fondo contenziosi e spese legali, che raggiunge l'importo di euro 549.864. L'accantonamento a quest'ultimo è stato motivato da una sentenza civile di primo grado intervenuta a fine 2015, relativa ad una causa di lavoro, che ha condannato l'Ente al pagamento di euro 224.946 oltre a rivalutazioni ed interessi.

Il totale dei fondi rischi ammonta pertanto, alla fine del 2015, ad euro 4.121.583.

Sono stati inoltre eliminati residui passivi di parte corrente, per economie di spesa sopravvenute, con impatto positivo sul conto economico per complessivi euro 1.328.803.

I dati finali evidenziano un utile di esercizio di euro 10.951.980, con un incremento di euro 1.111.297 in valore assoluto e dell' 11% circa in termini percentuali rispetto al dato dell'esercizio precedente che era di euro 9.840.684. Tale utile è il più alto mai conseguito dall'Ente e viene totalmente destinato alla copertura di quota parte degli investimenti deliberati.

Per una descrizione più analitica dell'andamento delle entrate e delle uscite, delle variazioni intervenute nonché una descrizione più approfondita della dinamica della gestione si rimanda pertanto alla successiva nota integrativa dedicata all'esame delle voci del conto economico, mentre innanzi si espone un grafico illustrativo dell'andamento dell'utile di esercizio negli ultimi 5 anni.



Per quel che riguarda l'ammontare dell'**avanzo di amministrazione**, che sintetizza anche in termini aziendalistici la posizione finanziaria netta dell'Ente (saldo tra fonti ed investimenti di natura finanziaria), per effetto soprattutto della gestione dei residui si evidenzia un incremento di euro 9.126.447 per cui l'importo globale dell'avanzo al 31.12.15 risulta pari ad euro 27.359.765, rispetto al dato 2014 di euro 18.233.317, con una crescita del 50% circa.

La parte non vincolata del predetto avanzo, pari ad euro 20.648.547, 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 e derivanti dai contratti stipulati per l'acquisizione di provvista finanziaria in essere ed attualmente in corso di rinnovo, e congiuntamente alle disponibilità liquide aggiuntive derivanti dalla gestione dell'esercizio 2016.

Per quel che concerne le **spese in immobilizzazioni**, dall'analisi del consuntivo, ed 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 33.221.744.

Tale investimenti saranno finanziati direttamente dall'Ente per euro 10.221.744 tramite utilizzo di quota parte dell'avanzo finanziario di competenza di parte corrente, e dall'Ente tramite ricorso al sistema bancario per euro 23.000.000.

Nel corso del 2015, non si è ottenuto alcun nuovo finanziamento da parte dello Stato.

Tra i residui attivi del rendiconto finanziario sono invece presenti i crediti vs Stato per i lavori in corso già deliberati e contrattualizzati, e finanziati con leggi precedenti, le cui erogazioni seguono l'andamento dei SAL.

Alla luce dei risultati sinteticamente sopra illustrati si rafforza la capacità di autofinanziamento dell'Ente, nel rispetto del mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della gestione, grazie al sensibile miglioramento degli avanzi finanziari correnti e dunque delle risorse disponibili per accrescere la leva finanziaria.

Dalla tabella sintetica sopra esposta del rendiconto si evince che nel corso del 2015 sono stati effettuati impegni in investimenti per euro 36.381.454.

Tali spese sono riconducibili essenzialmente ai sotto riportati investimenti:

1.	Opere portuali e fabbricati	per €	33.221.744
2.	Attrezzature e macchinari	per €	616.605
4.	Mobili e macchine d'ufficio	per €	18.016
5.	Hardware e Software	per €	933.966

6. Impianti portuali per € 85.400
7. Veicoli e imbarcazioni per € 2.460
8. Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari per € 1.500.000.

Gli investimenti in opere portuali e fabbricati di euro 33.221.744 hanno riguardato i seguenti interventi, di seguito descritti analiticamente per i più significativi:

- 1 Piazzale e banchina Terminal del Golfo e fascia di rispetto/Pagliari con possibile realizzazione a lotti- quota a carico AP per euro 8.764.000;
- 2 Piazzale e banchina Canaletto con fascia di rispetto ed opere propedeutiche allo spostamento delle marine ed opere di adeguamento molo Pagliari - quota a carico AP per euro 7.450.000;
- 3 Barriere fonoassorbenti zona retroportuale euro 5.770.711;
- 4 Adeguamento e potenziamento impianto di security in porto e retroporto euro 7.000.000;
- 6 realizzazione nuovo edificio stazione marittima provvisoria euro 1.044.764;
- 7 Connessione fornitura cold ironing sulle banchine portuali euro 659.428;
- 8 Manutenzioni straordinarie varie euro 504.888;
- 9 Acquisto terreno nel settore meridionale della Darsena Pagliari funzionale allo spostamento degli insediamenti nautici e di Fossamastra e Marina del Canaletto e ricollocazione in località Pagliari euro 854.000;
- 8 Sono stati inoltre assunti impegni per l'avvio delle attività ricomprese nel progetto europei "Rethinking Container Management" (euro 61.312) , implementazione progetto Widermos (euro 360.140), progetto "Fresh Food Corridors", euro 380.000, progetto "Gain4Mos" euro 237.500, progetto "Gain4Core" euro 150.000, finanziati dall'Unione Europea al 50%, sviluppati nell'ambito della programmazione comunitaria cui partecipa l'Ente su diverse tematiche. Queste attività sono ricomprese tra le immobilizzazioni immateriali, che trovano corrispondente collocazione nel capitolo "Opere e fabbricati".

Delle cifre impegnate nel 2015, circa 3 milioni di euro sono già stati pagati nel medesimo anno.

Oltre a ciò, l'attività dell'anno trascorso si è concretizzata soprattutto nella prosecuzione delle opere già deliberate negli esercizi precedenti, con un avanzamento dei lavori che corrisponde ad un valore di circa 34,5 milioni di euro erogati nel 2015, in accelerazione rispetto ai 27