

Il Bilancio Civilistico**1) La situazione patrimoniale**

La situazione patrimoniale al 31.12.2005 presenta i seguenti saldi:

<i>Situazione patrimoniale</i> <i>(in migliaia di Euro)</i>	2005	2004	2003
Immobilizzazioni nette	133.534	127.890	149.146
Attivo circolante	112.263	93.674	59.739
Ratei e risconti	-	-	-
Totale Attivo	245.797	221.564	208.885
Patrimonio Netto	122.471	117.110	110.844
Fondi	2.763	2.799	3.231
Debiti	120.354	101.325	94.389
Ratei e risconti	209	330	421
Totale Passivo	245.797	221.564	208.885

Anche l'esercizio 2005 si chiude con un incremento del patrimonio netto determinato dal positivo andamento del risultato di gestione.

Il valore complessivo delle immobilizzazioni, al netto dei relativi fondi di ammortamento, passa da m.€ 127.890 a m.€ 133.534, con un aumento di m.€ 5.645.

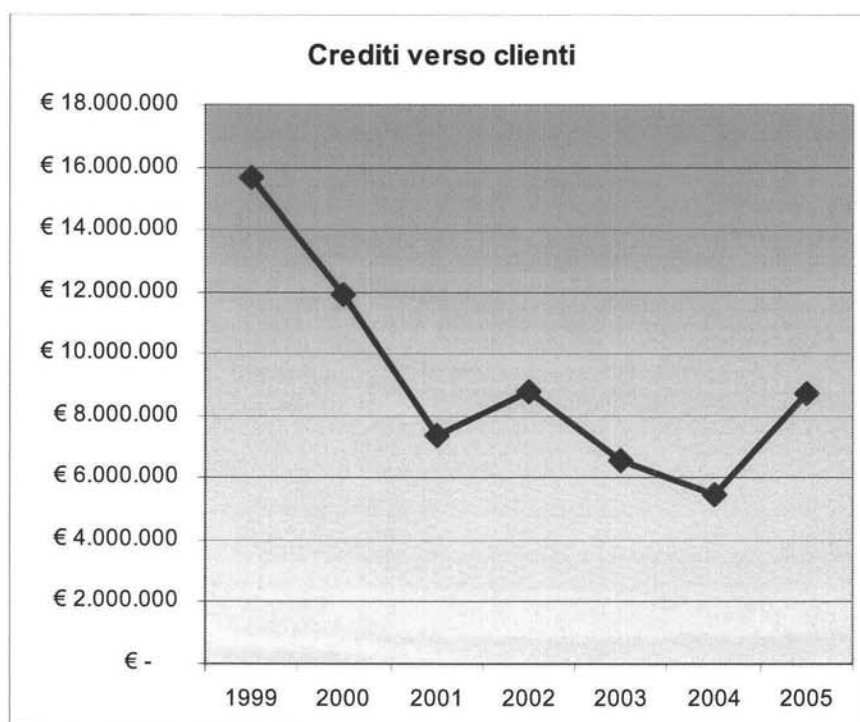
Per quanto riguarda le immobilizzazioni materiali va specificato che l'importo esposto in bilancio (m.€ 42.855) esprime il valore dei soli investimenti autofinanziati essendo stato depurato dalle immobilizzazioni realizzate con i contributi ricevuti in conto capitale.

Le immobilizzazioni finanziarie, per un valore complessivo di m.€ 68.059, sono formate principalmente dalle partecipazioni detenute nella APVInvestimenti S.p.A. (m.€ 65.000), nella Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l. (m.€ 275) e nel Consorzio per la Formazione

Logistica Intermodale (m.€ 169) ed inoltre dal credito verso la compagnia di assicurazioni per la copertura del TFR del personale dipendente per m.€ 2.467.

I crediti totali netti subiscono un forte aumento (+ m.€ 22.895) conseguente principalmente al credito per la previsione di utilizzo dei rifinanziamenti della Legge 413/98 (DM 2 maggio 2001 e legge 166/2002).

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione crediti (utilizzato per m.€ 184), passano da m.€ 5.459 a m.€ 8.752 con un incremento m.€ 3.293 pari al 60,3%. Il grafico seguente mostra l'andamento dei "Crediti netti verso clienti" degli ultimi cinque anni, mentre l'elenco dei saldi per cliente al 31.12.2005 è esposto tra gli allegati al Bilancio Civilistico.



I debiti passano da m.€ 101.324 a m.€ 120.354, con un incremento complessivo di m.€ 19.030 pari al 18,8%, principalmente correlato agli impegni assunti a bilancio per la realizzazione delle opere finanziate (fatture da ricevere).

2) Il conto economico

La seguente tabella riporta il risultato del conto economico dell'ultimo triennio consentendo un confronto fra i dati dell'esercizio 2005 ed i due esercizi precedenti:

Conto Economico <i>(in migliaia di Euro)</i>	2005	2004	2003
Ricavi delle vendite/prestazioni	1.311	1.760	1.404
Proventi Patrimoniali e diversi	18.576	19.018	18.598
Totale Ricavi	19.887	20.778	20.002
Totale Costi	14.882	14.813	14.185
Differenza (Margine Operativo)	5.005	5.965	5.817
Ammortamenti finanziari	-	-	-
Oneri Proventi finanziari -/+	105	75	44
Oneri Proventi straordinari -/+	547	508	4.289
Imposte sul reddito	-297	-282	-421
Utile Netto	5.360	6.266	9.729
Cash Flow	8.254	9.111	12.514

Rispetto al 2004 il totale dei Ricavi fa registrare una riduzione di m.€ 891 e si attesta sul valore di m.€ 19.887.

I costi di gestione fanno registrare un leggero aumento (+m.€ 69) passando da m.€ 14.813 del 2004 a m.€ 14.882 del 2005, mentre il "Margine Operativo" passa da m.€ 5.965 a m.€ 5.005; esso corrisponde a circa il 25% dei ricavi totali.

L'**utile netto**, influenzato da proventi e oneri di natura straordinaria per m.€ 547, ammonta a m.€ 5.360 rispetto a m.€ 6.266, ottenuto nel 2004. La riduzione di m.€ 906 è conseguenza dei minori proventi realizzati nel 2005.

Società Controllate e Collegate (quote detenute al 31.12.2005)

APV Investimenti SpA (100 %)

Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l. (53,20 %)

CFLI – Consorzio per la Formazione Logistica Intermodale (86,12 %)

Consorzio Venice Maritime School (31 %)

Importanti Società Partecipate

Autovie Venete S.p.A. (0,0038%)

Consorzio Portualità Intermodalità e Logistica delle Province di Venezia e Treviso S.c.a.r.l.

Si ricorda inoltre che l'Autorità Portuale partecipa alle seguenti altre importanti società tramite la controllata APV Investimenti S.p.A.:

- Porto di Venezia Servizi S.r.l.;
- Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A.;
- Teleporto Adriatico S.r.l.;
- Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.;
- Interporto di Venezia S.p.A.;
- Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.;
- Venice Yacht Pier S.r.l.;
- SAVE – Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A.
- In.Venice S.r.l.

Il traffico

Anche nel 2005 l'economia mondiale ha fatto registrare una crescita sostenuta con un aumento della produzione e degli scambi internazionali in un contesto che ha visto acuirsi il differenziale tra aree geografiche in forte sviluppo e altre che stentano a riprendersi dopo un lungo periodo di stasi dell'economia. L'espansione produttiva dell'Asia, e in particolare della Cina, ha mantenuto i corsi delle materie prime su livelli molto elevati, soprattutto per quanto riguarda le materie prime energetiche.

Il perdurare di gravi problemi strutturali, che incidono profondamente sul livello di competitività, ha frenato la ripresa economica nell'area dell'euro e in particolare del nostro Paese, nel quale si è continuato a manifestare una certa debolezza della domanda interna. Le importazioni e le esportazioni, e quindi gli scambi marittimi internazionali, del nostro Paese sono state negativamente influenzate da questo clima di scarsa competitività e rallentamento dell'economia. I traffici portuali italiani hanno ovviamente risentito degli effetti della congiuntura economica nazionale, talvolta amplificandone gli esiti, e hanno mostrato qualche segnale di cedimento.

Per quanto riguarda il nostro porto, le statistiche evidenziano una flessione del traffico complessivo pari al 2,2% (-668.163 tonnellate) che ha interessato in modo sostanzialmente omogeneo i tre settori di riferimento.

Il settore **petroli** con 10.517.599 t presenta un calo del 2,1% (10.745.587 t nel 2004) in conseguenza della scarsa dinamica dell'economia interna e all'elevato prezzo del greggio sui mercati internazionali. L'industria ad alto consumo energetico si è quindi orientata verso altre fonti energetiche. L'incidenza del settore petroli sul traffico totale rimane pari al 36,1%.

Anche il settore **industriale** mostra una flessione del 2,6% (5.994.286 t nel 2004) e si mantiene sostanzialmente sui livelli raggiunti negli ultimi anni. Circa il 50% del traffico è

costituito dallo sbarco di combustibili solidi destinati alla produzione di energia elettrica, il rimanente 50% è ripartito tra prodotti chimici, agroalimentare, rinfuse minerali, fosfati e concimi. L'incidenza del settore industriale sul traffico totale rimane pari al 20,1%.

Il settore **commerciale** fa anch'esso registrare un calo pari nel complesso al 2,2% e mantiene un'incidenza sul traffico totale del 43,8%.

Diverso è l'andamento delle varie componenti di traffico all'interno del settore.

I prodotti agroalimentari con 1.124.276 tonnellate (-31,56%; -516.106 t) rappresentano circa l'8,8% (il 10,6% nel 2004 e il 12,2% nel 2003) dell'intero traffico del settore commerciale. All'interno del comparto subiscono una forte flessione le granaglie (-50,8%; - 494.306 t) mentre si mantengono sostanzialmente stabili gli sfarinati (-4,6%; - 31.800 t). La perdita di traffico nelle granaglie va ascritta a vari fenomeni tra i quali si possono citare: la diversa provenienza distribuzione delle importazioni che provengono in misura maggiore dalla Comunità Europea oggi allargata a 25 paesi; un più elevato livello della produzione nazionale ed i problemi che hanno colpito il mercato avicolo in relazione agli allarmi su una possibile pandemia scatenata dal "virus dei polli". Quest'ultimo fattore ha ovviamente interessato anche le importazioni di sfarinati, spiegando così la flessione registrata anche in questo comparto.

I combustibili solidi rimangono sostanzialmente stabili (+ 4,0%; +27.091 t) sia in volume che nell'incidenza sul totale del settore (5,6%; 5,3% nel 2004 e 5,7% nel 2003). Sono rappresentati da varie tipologie di carbone e sono destinati quasi totalmente ad essere utilizzati presso i cementifici del Nord-Est d'Italia per la produzione dell'energia necessaria al ciclo produttivo ed il movimento è rappresentato per la quasi totalità da sbarchi.

Le rinfuse siderurgiche sono costituite prevalentemente da ghisa e rottami di ferro destinate alle acciaierie del Nord Italia. Rappresentano il 9,8% circa dell'intero traffico commerciale (10,4 nel 2004 e 10,3% nel 2003) e segnano una flessione del 8,3% (-112.721 t) rispetto al 2004. In questo comparto il porto di Venezia avrebbe potuto raggiungere risultati più elevati se non si fosse creato, per dubbi interpretativi sorti circa l'applicabilità - o meno - della normativa europea in tema di trattamento dei rifiuti, un clima di incertezza attorno alla reale possibilità di sbarcare i rottami di ferro nel nostro porto.

Anche le “rinfuse altre”, voce che raccoglie tutti gli altri prodotti che si presentano non condizionati in colli, si sono mantenute sostanzialmente stabili con una flessione del 2,2% (-53.688 t). Il comparto costituisce il 19,1% (19,0% nel 2004 e 20,6% nel 2003) dell'intero movimento commerciale.

Dopo gli ottimi risultati del 2004 (+20,4% rispetto al 2003), i prodotti siderurgici mostrano una flessione del 12,6% (-268.912 t), ma i volumi fanno comunque segnare il secondo miglior risultato degli ultimi dieci anni. Questo traffico costituisce il 14,7% (16,4% nel 2004 e 13,9% nel 2003) dell'intero movimento commerciale del porto di Venezia.

La voce “merci altre” (o merci varie) raccoglie tutti i prodotti condizionati in colli che utilizzano la modalità di trasporto tradizionale e non sono quindi caricati né in container, né su automezzi movimentati con sistema Ro-Ro. Queste merci registrano una pesante caduta con un -33,5% (-152.908 t) rispetto al 2004 e incidono sul totale del settore commerciale per il 2,4% (3,5% nel 2004 e 3,1% nel 2003).

In controtendenza rispetto all'andamento delle altre merceologie sin qui rappresentate, il comparto Ro-Ro presenta numeri molto positivi (+ 34,5%; +535.235 t) e costituisce il 16,4% (11,9% nel 2004 e 13,5% nel 2003) dell'intero movimento del settore commerciale. L'aumento del traffico deriva in particolare dalla nuova linea Ro-pax di collegamento con la Grecia. Si ricorda che la totalità dei volumi di traffico del comparto è classificabile come “Autostrade del Mare” secondo la più recente definizione concordata a livello europeo.

Il traffico container si mantiene sostanzialmente stabile (-0,4%) in termini di TEU mentre cresce notevolmente in termini di peso (+10,9%) confermando la riduzione della percentuale dei vuoti sul totale dei movimenti. Nel 2005 i vuoti, in termini di TEU, sono stati pari al 22,3% del totale mentre nel 2004 erano il 23,1% e nel 2003 addirittura il 27,2%. Continua anche nel 2005 la crescita dell'incidenza dei contenitori pieni sul totale dei contenitori sbarcati (61,2%; 58% nel 2004 e 50% nel 2003), mentre si conferma all'imbarco una percentuale di pieni prossima al 100%. Nel traffico container Venezia mantiene la posizione di leader in Adriatico.

Riprende a crescere il **settore passeggeri** sia nella componente “traghetti” (+77,5%) che in quella “crociere” (+20,2%) mentre la componente “navi veloci” si mantiene sostanzialmente sui livelli del 2004 (-4,1%) con 103.846 unità. Il settore raggiunge un nuovo record con 1.365.375 passeggeri (+31,6%).

PORTO DI VENEZIA - traffico passeggeri

	2005	2004	2003	% 05/04	% 05/03
Traghetti	446.376	251.507	340.970	77,5%	30,9%
Crociere	815.153	677.990	689.836	20,2%	18,2%
Navi veloci	103.846	108.336	93.407	-4,1%	11,2%
Totale	1.365.375	1.037.833	1.124.213	31,6%	21,5%