

PORTO DI LIVORNO 2000 S.R.L.

Sede in PIAZZALE DEI MARMI - TERMINAL CROCIERE -57123 LIVORNO (LI)
Capitale sociale Euro 2.800.000,00 i.v.

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2014

Signori Soci,

il bilancio dell'esercizio 2014 che sottoponiamo alla Vs. approvazione, chiude con un utile lordo di Euro 1.099.232 ed un utile netto pari ad Euro 680.340; risultato importante che conferma la redditività della Vostra Società.

Ai sensi dell'art. 2428 si segnala che l'attività viene svolta nella sede di Livorno e che non vi sono sedi secondarie.

Nell'anno 2014 Livorno è risultato il 6° Porto italiano per il numero dei passeggeri complessivi, il 3° per i passeggeri in transito.

I passeggeri in transito e *home port* sono stati 626.356, a fronte di 341 scali.

Per quanto riguarda il traffico traghetti è confermata la crescita dei volumi rispetto al 2013 (circa 3,5%). Il numero dei passeggeri è stato di 1.775.483, con 660.708 veicoli.

Andamento della gestione

L'anno 2014 è stato caratterizzato da una gestione estremamente positiva dal punto di vista finanziario; infatti l'Azienda non ha avuto bisogno di ricorrere all'utilizzo di alcuna linea di credito in essere.

L'anno 2014 è stato il quarto anno successivo alla scissione immobiliare deliberata il 16/12/2010, con decorrenza 01/01/2011.

Prima di trattare nel dettaglio gli aspetti commerciali ed economico-finanziari che hanno caratterizzato l'esercizio, riportiamo di seguito gli aggiornamenti relativi alle cause legali in corso.

I- CONTENZIOSO IN SEDE PENALE

a) *le confische*

Con recente provvedimento del 15 gennaio 2015 il GIP di Livorno ha riconosciuto la fondatezza della richiesta della Società di assegnazione alla Porto di Livorno 2000 delle somme derivanti dalla vendita dei beni confiscati, disponendo peraltro che l'assegnazione avvenga all'esaurimento della procedura di vendita dei beni.

Si tratta di somme che, secondo quanto previsto all'atto della scissione, dovrebbero poi transitare alla Porto Immobiliare S.r.l..

b) *le costituzioni di parte civile e le condanne al risarcimento del danno*

Il processo penale 2164/07 RGNR si è concluso nel giugno del 2014 con la condanna di un imputato alla pena di tre anni e dieci mesi di reclusione e di un altro imputato alla pena di dieci mesi di reclusione, mentre nei confronti

di tutti gli altri imputati che non avevano patteggiato la pena è stata pronunciata sentenza di non doversi procedere per intervenuta prescrizione o sentenza di assoluzione.

Un imputato è stato condannato al risarcimento del danno a favore della Porto di Livorno 2000, nell'importo accertato di Euro 501.029,90 - corrispondente agli ammanchi contabili dal conto anticipi - da maggiorarsi di interessi legali dal maggio del 2007 "oltre al risarcimento del danno patrimoniale e non patrimoniale da determinarsi in separata sede", mentre un altro imputato è stato condannato alla restituzione dell'importo di Euro 18.130 corrispondente alle fatture false emesse dopo il novembre 2006.

Le motivazioni della sentenza, depositate solo il 17 febbraio 2015, hanno messo in rilievo le responsabilità dei componenti del Collegio Sindacale e quelle dell'allora Vice-Presidente, assolti per prescrizione.

E' invece tuttora pendente un secondo procedimento penale n. 2411/11 RGNR che ha preso avvio nel 2011 a carico dell'allora Presidente e Direttore, che li vede imputati di peculato in relazione ad acquisti di capi d'abbigliamento per uso personale dissimulati da false fatture pagate dalla Porto di Livorno 2000 per apparenti forniture di divise da hostess: il processo pende in fase dibattimentale con istruttoria ormai esaurita e la decisione è prevista entro la prossima estate; anche in quel processo Porto di Livorno 2000 è costituita parte civile.

II- IL CONTENZIOSO CIVILE

a) Collegio Sindacale ed amministratori in carica sino al 2007

Dopo la riunione dei giudizi e l'assunzione delle prove testimoniali articolate dalla Porto di Livorno 2000, il Giudice istruttore ha nominato un CTU nella persona del Dr. Francesco Carpano, incaricandolo di individuare i profili di responsabilità soggettiva di sindaci ed amministratori nello svolgimento del mandato.

Il CTU dovrà depositare la relazione entro il prossimo mese di maggio e l'udienza di precisazione delle conclusioni è già fissata per il mese di luglio 2015.

b) Responsabilità di dipendenti della società

Con sentenza n. 218/2014 depositata il 3 giugno 2014 il Tribunale di Livorno ha accolto l'opposizione della Porto di Livorno 2000, condannando un imputato al risarcimento di Euro 706.001 - oltre interessi e spese di lite - a titolo di risarcimento del danno all'esito della compensazione con il minor credito retributivo: la sentenza di condanna non è ad oggi stata appellata né è passata in giudicato.

L'importo per cui è stata pronunciata condanna dell'imputato in sede civile si somma a quello per cui è stata pronunciata condanna nel giudizio penale.

III- IL CONTENZIOSO AMMINISTRATIVO

a) Il contenzioso con Cilp srlu

Il più significativo fra i contenziosi amministrativi, definito nell'anno 2014, è quello che ha opposto la Porto di Livorno 2000 alla Cilp srlu, concessionaria ex art. 18 L. 84/94 del Terminal Commerciale Alto Fondale, al quale fanno scalo la maggior parte delle navi da crociera che, per le loro dimensioni, non possono essere accolte alle banchine in concessione a Porto di Livorno 2000.

Con sentenza n. 4667/2014 il Consiglio di Stato ha riconosciuto che Porto di Livorno 2000, quale Società costituita per l'esercizio dei servizi generali alle navi da crociera, ha in via esclusiva la prerogativa di prestare ogni tipo di servizio ai traffici passeggeri anche quando quei traffici approdino a banchine in concessione a terminalisti ex art. 18 della legge 84/94 (come Cilp) i quali per contro non possono avvalersi della loro concessione per rendere servizi alle navi da crociera.

b) Il contenzioso con Scotto e Mediterranea Trasporti

La Porto di Livorno 2000 è stata poi coinvolta, in qualità di controinteressata, in due ricorsi proposti rispettivamente dalla società Scotto e dalla Mediterranea Trasporti: quello della Scotto relativo alla programmazione degli accosti delle navi da crociera per l'anno 2013, che assegnava priorità di accosto ai traffici crocieristici in date predeterminate anche su banchine commerciali sulle quali la Scotto vantava un regime di accosto preferenziale; quello della Mediterranea Trasporti, relativo alla concessione di immobili demaniali che

intendeva destinare a propri traffici commerciali, sulla Calata Alto Fondale, addebitando fra l'altro alla Autorità Portuale, di avere assunto e mantenuto una partecipazione maggioritaria nella Società Porto di Livorno 2000.

In entrambi i ricorsi, le ricorrenti hanno rinunciato alla tutela cautelare e dovrà essere fissata udienza per la trattazione del merito.

c) Il contenzioso con l'Autorità Portuale di La Spezia e ricorso incidentale

Con ricorso proposto avanti il TAR della Liguria nel novembre del 2013 - che ha preso il n. RG 1365/2013 - la Porto di Livorno 2000 ha impugnato le ordinanze n. 20/2013 e 21/2013 con le quali l'Autorità Portuale di La Spezia aveva "affidato il coordinamento delle attività logistiche per la cura, l'ospitalità e l'accoglienza dei passeggeri destinati all'imbarco/sbarco sulle navi da crociera che ormeggiano al molo Garibaldi" al Consorzio Discover La Spezia e l'ordinanza n. 22/2013 con la quale il Presidente dell' Autorità Portuale aveva consegnato "provvisoriamente all'impresa Speter SpA al solo fine dell'esercizio immediato, ancorché provvisorio e temporaneo, dell'attività di terminal crocieristico la nuova banchina lato ovest del molo Garibaldi (circa mt. 400) e relativa area (circa mq. 15.090)" riservandola "all'esercizio dell'attività di terminal crocieristico": ciò ancorché la Speter già esercitasse attività di impresa ex art. 18 L. 84/94 "sulle aree limitrofe alla banchina [Molo Garibaldi], in concessione a Speter".

Assumendo l'illegittimità dei provvedimenti impugnati, la Porto di Livorno 2000 ha chiesto condanna dell' Autorità Portuale di La Spezia al risarcimento del danno da lucro cessante per la perdita di utili sul fatturato per le navi che avevano prenotato scali nel porto di Livorno nell'anno 2013 e che erano state poi dirottate a La Spezia: danno quantificato per quell'anno in un importo di 500.000,00 Euro.

Successivamente la Porto di Livorno 2000 ha verificato che numerose navi dirottate a La Spezia negli anni 2013-2014 non avevano fatto scalo al molo Garibaldi, bensì al molo Varicella all'interno dell'Arsenale militare ed ha acquisito due atti di permuta fra la Autorità Portuale di La Spezia e la Direzione di Commissariato M.M. di La Spezia aventi ad oggetto "l'attracco saltuario al molo Varicella della base navale di La Spezia di naviglio mercantile per l'anno 2014".

La Porto di Livorno 2000 ha quindi impugnato con motivi aggiunti al ricorso 1385/2013, notificati il 23.10.2014, gli atti amministrativi attualmente non conosciuti con i quali l' Autorità Portuale si era determinata a concludere quei due atti di permuta; nonché i provvedimenti con i quali l' Autorità Portuale di La Spezia aveva poi sub-concesso/sub-locato e/o assegnato gli accosti del molo Varicella ad armatori delle navi da crociera o loro agenti ed ha regolato i rapporti economici con gli assegnatari.

Ha inoltre richiesto condanna della Autorità Portuale al risarcimento del danno ulteriore per il mancato utile corrispondente alla perdita di fatturato per le navi che avevano prenotato scali nel porto di Livorno nell'anno 2014 e che erano state dirottate a La Spezia, per un importo di oltre 1.000.000,00 di Euro.

Per provare il fondamento e la consistenza delle proprie pretese risarcitorie, la Porto di Livorno 2000 ha ancora esercitato il 30 settembre 2014 l'accesso presso la Autorità Portuale di La Spezia, richiedendo fra l'altro copia dei provvedimenti esecutivi delle due 'permutate'.

Poiché l' Autorità Portuale non ha risposto a tale richiesta di accesso, la Porto di Livorno 2000 ha notificato il 20.11.2014 ricorso ai sensi dell'art. 116 codice del processo amministrativo per impugnare il diniego di accesso.

Con ordinanza del TAR Toscana n. 225/2015 depositata il 25 febbraio 2015 il TAR Liguria ha ordinato all'Autorità Portuale di La Spezia di consentire l'accesso ai provvedimenti richiamati: sino ad oggi l'Autorità Portuale, che si era limitata a produrre avanti il TAR un unico provvedimento fra quelli richiesti, non ha fattivamente consentito l'accesso agli altri atti, sicché la Porto di Livorno 2000 ha notificato ulteriori motivi aggiunti.

* * *

Per parte sua, l'Autorità Portuale di La Spezia - dopo avere ricevuto la notifica del primo ricorso - ha notificato a sua volta alla Porto di Livorno 2000 ed ai soci Camera di Commercio ed Autorità Portuale di Livorno un ricorso incidentale con il quale ha contestato la violazione dei principi dei trattati comunitari relativi alla libera prestazione dei servizi ed alla concorrenza, sul presupposto che la Porto di Livorno 2000 non potesse riceverne l'affidamento da parte della Autorità Portuale senza gara pubblica e che non potesse comunque protrarsi dal 1994 ad oggi il regime transitorio in ragione del quale era avvenuta la dismissione delle corrispondenti attività operative dell'Organizzazione Portuale ex art. 20 della L. 84/94.

Tali motivi non fanno però menzione delle pronunce di segno opposto del Consiglio di Stato che - con sentenza n. 1807 del 27.3.2001 alla quale ha dato continuità la recente sentenza n. 4667 del 24.6.2014 - ha ritenuto legittima la costituzione della Porto di Livorno 2000 e l'affidamento dei servizi di interesse generale di supporto ai passeggeri ai sensi dell'art. 20 L. 84/94, escludendo che la legge preveda termini perentori per la dismissione della partecipazione maggioritaria della Autorità Portuale nella Società.

d) Contenzioso con il Ministero della Difesa e ricorso incidentale

Con distinto ricorso - che ha preso il numero RG 1088/2014 - e per i medesimi motivi di legittimità, la Porto di Livorno 2000 ha impugnato i provvedimenti amministrativi, non conosciuti, con i quali la Direzione di Commissariato Militare Marittimo di La Spezia, quale articolazione organica del Ministero della Difesa, si è determinata a stipulare il contratto di permuta n. 76 del 27.5.2013 ed il successivo contratto di permuta n. 95 del 9.4.2014; ha richiesto condanna del Ministero della Difesa al risarcimento del danno per il mancato utile corrispondente alla perdita di fatturato per 39 navi che avevano prenotato scali nel porto di Livorno nell'anno 2014 e che erano state dirottate al molo Varicella, per un importo di circa 190.000,00 Euro.

A seguito dell'esercizio dell'accesso agli atti impugnati e non conosciuti, il Ministero li ha resi noti e la Porto di Livorno 2000 ha notificato nei primi giorni di gennaio del 2015 motivi aggiunti, svolgendo ulteriori censure di legittimità ed incrementando la domanda risarcitoria a 262.000,00 Euro, una volta accertato l'effettivo numero degli accosti di navi da crociera al molo Varicella per gli anni 2013-2014.

Anche in questo procedimento l'Autorità Portuale di La Spezia, costituendosi quale controinteressata, ha proposto ricorso incidentale di contenuto identico a quello proposto nel ricorso RG 1365/13.

IV- IL CONTENZIOSO TRIBUTARIO

La Porto di Livorno 2000 - al pari degli altri concessionari di aree demaniali nel porto di Livorno - è impegnata in un articolato contenzioso tributario con la Regione Toscana che a far data dall'anno 2011 e con riferimento agli anni di imposta 2006 e successivi, ha notificato a tutti i concessionari avvisi di accertamento pretendendo di applicare un'addizionale sui canoni di concessione statale come determinati dall'Autorità Portuale ai sensi della "legge regionale 30.12.1971 n. 2 e successive modificazioni che istituisce, ai sensi della L. 16.5.1970 n. 281" detta imposta regionale ed ai sensi dell'articolo unico della Legge Regionale 11 agosto 1995 n. 85 e successive modifiche "che commisura l'importo dell'imposta al 15% del canone statale di concessione".

Fra il 2011 ed il 2014 la Porto di Livorno 2000 ha ricevuto dalla Regione Toscana la notifica dei seguenti avvisi di accertamento:

- per l'anno di imposta 2006: tributo accertato in 119.156,49 Euro, oltre sanzione 30% prevista dall'art. 10 L.R. 18.2.05 n. 31 liquidata in 35.746,95 Euro - e poi annullata dall'appellata sentenza - oltre interessi moratori calcolati in Euro 13.405,10, oltre spese di notifica, per un totale di 168.315,14 Euro;

- per l'anno di imposta 2007: tributo accertato in 123.624,85 Euro, oltre sanzione 30% prevista dall'art. 10 L.R. 18.2.05 n. 31 liquidata in 37.087,46 Euro, oltre interessi moratori calcolati in 12.980,00 Euro, oltre spese di notifica, per un totale di 173.699,52 Euro;

- per l'anno di imposta 2008: tributo accertato in 124.340,00 Euro oltre sanzione 30% prevista dall'art. 10 L.R. 18.2.05 n. 31 liquidata in 37.302,00 Euro, oltre interessi moratori calcolati in 8.703,80 Euro, oltre spese di notifica, per un totale di 170.353,00 Euro;

- per l'anno di imposta 2009: tributo accertato in 132.725,67 Euro, oltre sanzione 30% prevista dall'art. 10 L.R. 18.2.05 n. 31 liquidata in 39.817,70 Euro, oltre interessi moratori calcolati in 11.945,31,00 Euro, oltre spese di notifica, per un totale di 184.495,88 Euro.

Contro gli avvisi di accertamento la Porto di Livorno 2000 ha proposto ricorso alla Commissione Tributaria Provinciale di Firenze: il primo ricorso relativo all'anno di imposta 2006 è stato solo parzialmente accolto dalla Commissione Provinciale che ha annullato le sanzioni ma ha ritenuto legittima l'imposizione del tributo; di contro, altra sezione della Commissione Provinciale ha integralmente accolto i ricorsi per gli anni 2007 e 2008, argomentando con ampia motivazione l'illegittimità dell'imposizione del tributo regionale che assume quale base imponibile canoni concessori non determinati in base alla legge bensì da provvedimenti amministrativi ampiamente discrezionali.

Contro la sentenza relativa all'anno di imposta 2006 la Porto di Livorno 2000 ha proposto ricorso in appello, mentre contro le sentenze favorevoli al contribuente per gli anni di imposta 2007 e 2008 ha proposto appello la Regione Toscana.

Il ricorso della Porto di Livorno 2000 per l'anno di imposta 2006 è stato recentemente discusso e respinto dalla Commissione Regionale con sentenza della quale è noto il solo dispositivo: con tale pronuncia la Sezione della Commissione Regionale ha dato continuità a proprie precedenti pronunce sfavorevoli ai concessionari, dopo un'iniziale, isolata pronuncia sfavorevole alla regione Toscana che risulta avere proposto ricorso per cassazione.

La Porto di Livorno 2000 dovrà dunque, per parte sua, ricorrere per Cassazione e spetterà alla Suprema Corte dirimere la controversa questione della legittimità dell'imposizione regionale sui canoni concessori determinati dall'Autorità Portuale di Livorno: legittimità sempre negata sia dal Ministero delle Finanze che dal Ministero dei Trasporti che più volte sono intervenuti a chiarire che le Regioni possono applicare l'addizionale introdotta dalla L. 16.5.1970 n. 281 soltanto sui canoni demaniali per destinazioni turistico-ricreative e diportistiche determinati in via generale dalla legge dello Stato e non anche sui canoni discrezionalmente determinati dalle Autorità Portuali, per i quali la legge non pone limiti massimi.

ANDAMENTO E RISULTATO DI ESERCIZIO

Insieme ai dati relativi alla situazione economica e finanziaria della Società si ritiene opportuno fornire un'analisi dettagliata dei dati commerciali.

A. ANALISI DATI COMMERCIALI

Il traffico dei passeggeri per l'Anno 2014 è stato il seguente, con le variazioni rispetto all'Anno 2013:

	2012	2013	2014	2013/2012 Var. %	2014/2013 Var. %
Traghetti					
N° Scali Traghetti	1.517	1.750	1.732	15,36%	-1,03%
pax Traghetti N°	1.626.516	1.716.822	1.775.483	5,55%	3,42%
- Auto su Traghetti	514.874	534.512	550.912	3,81%	3,07%
- Moto	34.446	39.480	40.248	14,61%	1,95%
- Veicoli Pesanti	53.499	63.688	69.548	19,05%	9,20%
Totale Veicoli	602.819	637.680	660.708	5,78%	3,61%
Tot Mezzi a polizza	20.836	12.316	Inclusi	-40,89%	
Auto Nuove	197	474	Incluse	140,61%	
Traghetti Capraia					
N° Scali Traghetti		415	415	-	0,00%
pax Traghetti N°		51.094	55.339		8,31%
Totale Veicoli		2.906	2.742		-5,64%
Crociere					
Navi Crociera N°	465	420	341	-9,68%	-18,81%
Pax Crociere	1.037.849	736.516	626.356	-29,03%	-14,96%
Navi Croc.Home Port	38	26	28	22,58%	7,69%
Pass.Sbarco/Imb.HP	70.525	4.991	2.088	-92,92%	-58,16%
Pass.Transito HP	57.549	10.499	5.864	-81,76%	-44,15%

1. TRAGHETTI

Il dati del traffico del 2014 rispetto al 2013 confermano la moderata crescita registrata lo scorso anno, con numero degli scali pressoché inalterato (-1.03%) ed aumento del numero dei passeggeri (circa 60.000 passeggeri in più pari al +3,42%) e dei veicoli (23.000 in più pari al +3,61%). Si è registrata solo una flessione nel numero dei mezzi pesanti commerciali (pari in numero a circa 6.000), dovuto ad un ulteriore spostamento di questo tipo di traffico sulle linee tutto merci in partenza dal Porto Industriale. Tali mezzi, dall'Anno 2014, data l'uguaglianza delle tariffe, sono stati inclusi nel conteggio dei mezzi pesanti: in questo modo la percentuale di aumento rispetto al 2013 (+9,20%) risulta superiore a quella degli altri veicoli, pari a circa il 3%.

L'aumento del traffico è solo in parte dovuto all'entrata in servizio della linea "lowcost", *GoinSardinia*: le compagnie storiche hanno dovuto in parte modificare la loro politica dei prezzi proseguendo con la razionalizzazione dei servizi: il numero di passeggeri medio per veicolo è rimasto invariato rispetto al 2012 (2,7%).

E' interessante analizzare l'evoluzione negli ultimi quattro anni del traffico suddiviso tra le due principali Compagnie clienti, con l'ingresso della linea a basso costo "*GoinSardinia*", come riportato nella successiva tabella, dove le percentuali sono calcolate rispetto al traffico complessivo (passeggeri e veicoli).

	2011				2012			
	Pass	Veic	% Pass	% Veic	Pass	Veic	% Pass	% Veic
For Bastia	465461	173534	24,3%	23,6%	459225	167164	25,9%	25,3%
For G Ar	640075	245936	33,4%	33,4%	419727	154628	23,6%	23,4%
Totale For	1105536	419470	57,7%	57,0%	878952	321792	49,5%	48,7%
Moby Bastia	103390	38514	5,4%	5,2%	79154	26125	4,5%	4,0%
Moby Olbia	707120	277915	36,9%	37,8%	668410	254902	37,6%	38,6%
Totale Moby	810510	316429	42,3%	43,0%	747564	281027	42,1%	42,5%
GoinS Olbia								
Totale GoinS								
Totale Gen.	1916046	735899			1626516	602819		
	2013				2014			
	Pass	Veic	% Pass	% Veic	Pass	Veic	% Pass	% Veic
For Bastia	433064	157911	25,2%	24,8%	416665	149489	23,5%	22,6%
For G Ar	485808	181290	28,3%	28,4%	462554	178807	26,1%	27,1%
Totale For	918872	339201	53,5%	53,2%	879219	328296	49,5%	49,7%
Moby Bastia	90123	35004	5,2%	5,5%	104486	34304	5,9%	5,2%
Moby Olbia	651720	244069	38,0%	38,3%	717306	273080	40,4%	41,3%
Totale Moby	741843	279073	43,2%	43,8%	821792	307384	46,3%	46,5%
GoinS Olbia	56107	19406	3,3%	3,0%	74472	25028	4,2%	3,8%
Totale GoinS	56107	19406	3,3%	3,0%	74472	25028	4,2%	3,8%
Totale Gen.	1716822	637680			1775483	660708		

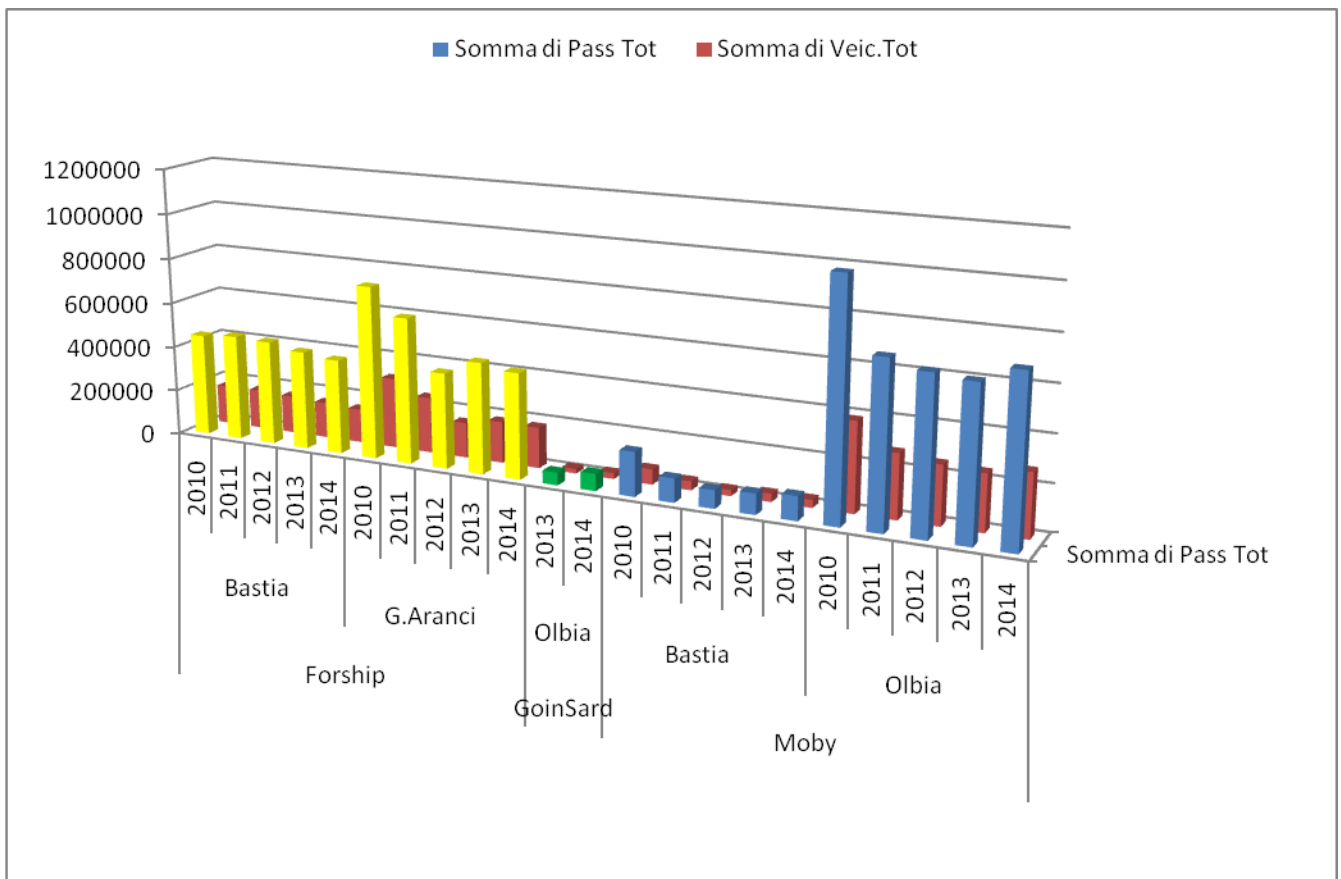
- Nonostante la crescita di *GoinSardinia*, *Moby* sembra aver recuperato quote di mercato (passeggeri e veicoli) che nel 2014 risulta così suddiviso: *Forship* circa il 50%, *Moby* il 46%, *GoinSardinia* il 4%. Nel 2013 le percentuali erano rispettivamente: 54%, 43% e 3%.
- Nei tre mesi di esercizio (Giugno-Agosto) *GoinSardinia* ha trasportato infatti circa il 4% del traffico annuale sia come passeggeri che veicoli.
- Entrambe le Compagnie storiche hanno mantenuto lo schema dei servizi dell'anno precedente, con un numero di partenze leggermente ridotto per entrambe le compagnie principali, con

l'eccezione delle partenze per la Corsica di *Moby* che sono leggermente aumentate: *Forship* ha perduto in media il 2-3% del traffico sia sulla Corsica che sulla Sardegna rispetto allo scorso anno a favore di *Moby* che ha recuperato la stessa percentuale di traffico (sia passeggeri che veicoli): il traffico acquisito da *Goinsardinia* (1%) sembra guadagnato a spese di *Forship*. Abbiamo notato un aumento dei camper trasportati da *GoinSardinia*, probabilmente a svantaggio di *Moby* che, negli anni scorsi, nel periodo estivo, offriva a questo tipo di passeggeri la possibilità di viaggiare sulla linea commerciale in partenza dal Porto Industriale.

- d) Nel 2014 *Moby* ha recuperato ancora una quota di mercato sul traffico per la Corsica (+1% del traffico complessivo) guadagnando anche traffico sulla Sardegna (+2%) a svantaggio di *Forship*.
- e) Nella successiva tabella sono riportate, per le tre Compagnie, le percentuali di traffico in aumento o diminuzione relative alle singole tratte. Nel 2014 rispetto al 2013 si hanno flessioni del 3-5% su tutte le linee da parte di *Forship*, ed incrementi sensibili dal 10 al 15% rispetto all'anno precedente per *Moby*.

	2012-2011		2013-2012		2014-2013		2013-2011		2014-2011	
	Pass	Veic	Pass	Veic	Pass	Veic	Pass	Veic	Pass	Veic
For Bastia	-1,34%	-3,67%	-5,70%	-5,54%	-3,79%	-5,33%	-6,96%	-9,00%	-10,48%	-13,86%
For G Ar	-34,43%	-37,13%	15,74%	17,24%	-4,79%	-1,37%	-24,10%	-26,29%	-27,73%	-27,30%
Totale For	-20,50%	-23,29%	4,54%	5,41%	-4,32%	-3,21%	-16,88%	-19,14%	-20,47%	-21,74%
Moby Bastia	-23,44%	-32,17%	13,86%	33,99%	15,94%	-2,00%	-12,83%	-9,11%	1,06%	-10,93%
Moby Olbia	-5,47%	-8,28%	-2,50%	-4,25%	10,06%	11,89%	-7,83%	-12,18%	1,44%	-1,74%
Totale Moby	-7,77%	-11,19%	-0,77%	-0,70%	10,78%	10,14%	-8,47%	-11,81%	1,39%	-2,86%
GoinS Olbia			+	+	32,73%	28,97%			+	+
Totale GoinS			+	+	32,73%	28,97%			+	+
Totale Gen.	-15,11%	-18,08%	5,55%	5,78%	3,42%	3,61%	-10,40%	-13,35%	-7,34%	-10,22%

Dalla comparazione del 2014 con il 2011 constatiamo il ritorno per *Moby* pressoché ai livelli del 2011 per entrambe le linee mentre *Forship* fa registrare sempre riduzioni pari al -27% per la Sardegna e al -10% per la Corsica, rispetto ai livelli dello stesso 2011. E' molto eloquente a questo proposito il grafico sottostante che mostra le evoluzioni del traffico (numero di passeggeri e di veicoli) negli anni dal 2010 al 2014 per tutte le linee in partenza dal Porto passeggeri. Dal grafico si comprende che mentre il traffico per la Corsica ha subito minori variazioni dal 2010 ad oggi, quello per la Sardegna, nonostante i recenti recuperi di *Moby*, più che altro a svantaggio di *Forship*, sembra essersi stabilizzato intorno a 1.250.000 passeggeri anno con una perdita complessiva di circa 500.000 passeggeri rispetto al 2010.



f) Nel corso del 2014 le aree a disposizione sono state sufficienti ad assorbire il traffico traghetti e sono state segnalate code solo nei giorni di punta.

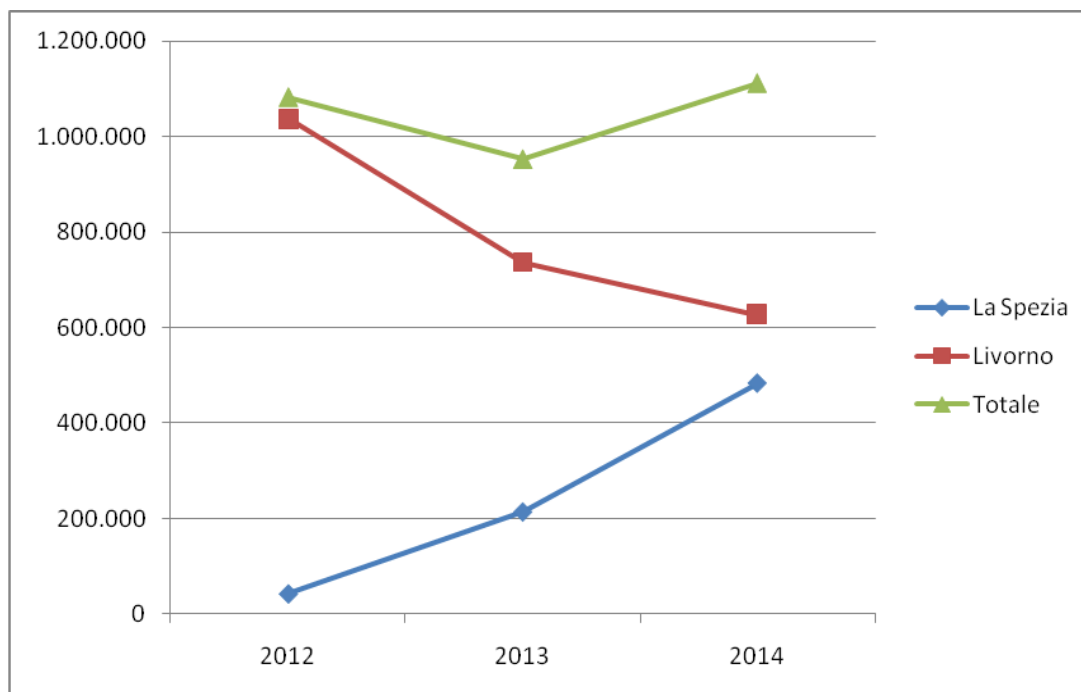
2. TRAGHETTI CAPRAIA

Nel 2014 viene segnalato un leggero aumento dei passeggeri trasportati (+8,31%) ed una flessione dei veicoli (-5,64%) rispetto al 2013.

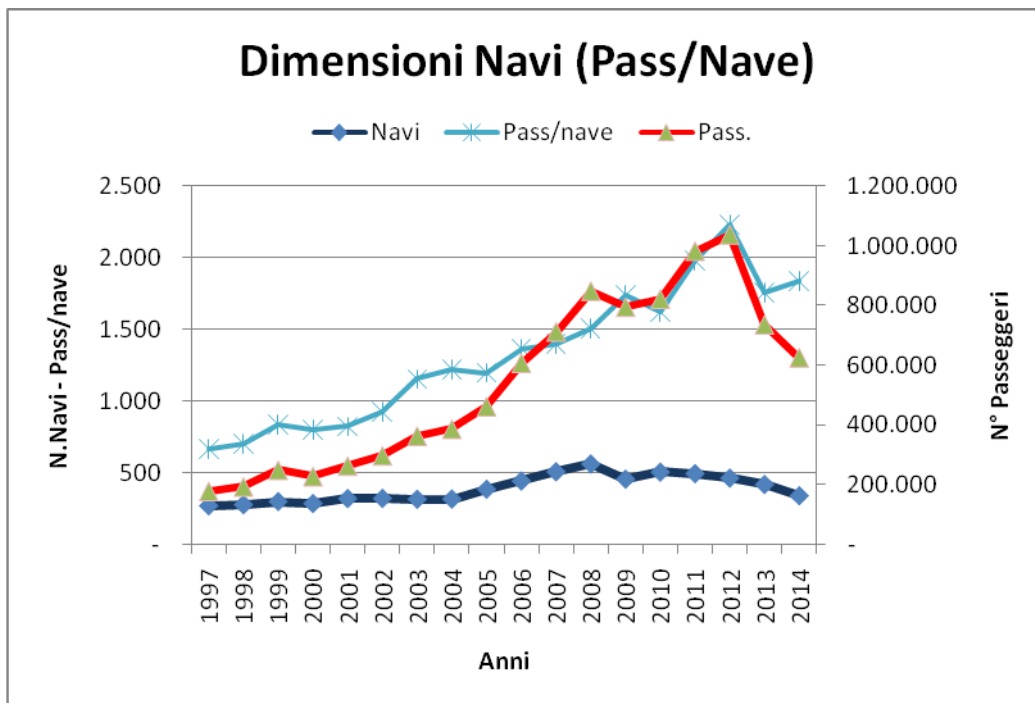
3. CROCIERE

a) ANNO 2014

- Per le crociere nel 2014 si è registrato un sensibile decremento sia nel numero delle navi (-18,8%) che in quello dei passeggeri (-14,9%) rispetto all'anno precedente. Sul numero complessivo, hanno influito il consolidamento nel vicino porto di La Spezia di una linea di *Royal Caribbean*, di *Pullmantur* e di *Ibero Cruceros* (che nel 2013 avevano scalato Livorno nei primi mesi dell'anno), nonché la conferma di alcuni scali invernali di Costa Crociere a La Spezia. Deve essere rilevato che il traffico complessivo dei due porti, che nel 2013 era diminuito del 12% per effetto della crisi, nel 2014 è tornato appena sopra ai valori del 2012, ma di questo recupero ha beneficiato solo La Spezia. La cosa importante da notare è che, rispetto al 2013, non ci sono state ulteriori acquisizioni di clienti da parte di La Spezia.

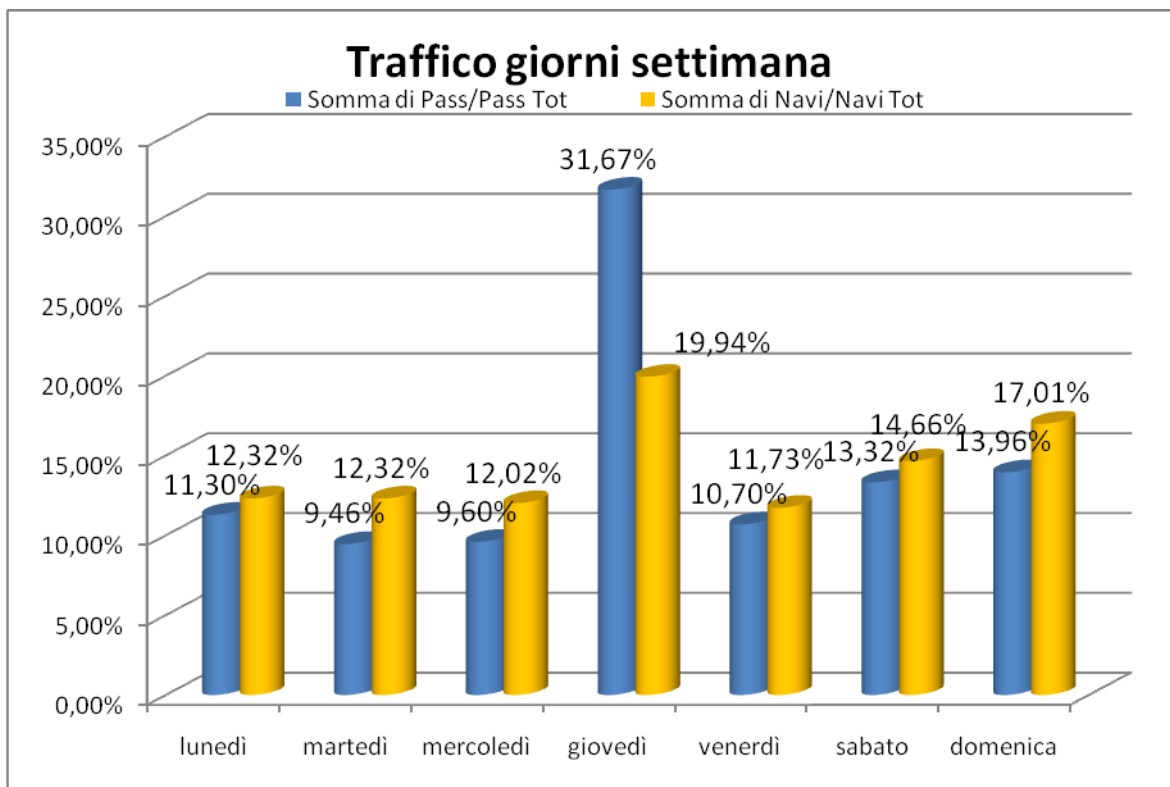


- A Livorno il numero delle navi è diminuito del 18,8% mentre è aumentato il numero medio di passeggeri nave, da 1754 passeggeri a nave nel 2013 si è passati a 1837 passeggeri a nave nel 2014.
- Il dato negativo è stato influenzato anche dalla cancellazione di due scali per cattive condizioni metereologiche: il 23/10/2014 a causa del forte vento non hanno potuto ormeggiare la *Norwegian Epic* (circa 4.000 passeggeri) e la *New Amsterdam* (circa 2000 passeggeri), con una perdita complessiva di circa 6.000 passeggeri.



Variazione N° Passeggeri per nave 2014-1997.

- Rispetto al 2013 il 2014 ha fatto registrare un ulteriore fatto negativo in quanto gli arrivi si sono concentrati soprattutto in un giorno della settimana, il Giovedì con 68 navi per circa 198.000 passeggeri pari al 20% delle navi ed al 32% dei passeggeri.



- Verifichiamo la situazione del 2014 rispetto al 2013 con riferimento ai singoli gruppi armatoriali le cui navi hanno scalato Livorno:

Gruppo	2014			2013			2012		
	N°	Pass Tot	Pass/Pass Tot	N°	Pass Tot	Pass/Pass Tot	N°	Pass Tot	Pass/Pass Tot
CARNIVAL	123	246991	39,43%	140	271698	36,89%	137	281962	27,17%
INDEPENDENT	56	21219	3,39%	94	36076	4,90%	63	29085	2,80%
MSC	1	3400	0,54%			0,00%	29	113972	10,98%
RCI	48	112008	17,88%	89	206724	28,07%	151	413994	39,89%
NCL (APOLLO)	84	198916	31,76%	64	170888	23,20%	64	167485	16,14%
THOMSON/LOUIS	29	43822	7,00%	33	51130	6,94%	21	31351	3,02%
TOTALE		626356	100,00%	420	736516	100,00%	465	1037849	100,00%

Navi e Passeggeri per Gruppo Armatoriale Anni 2012-2013-2014

Gruppo	14-13	14-12	14-11
	Var. Pass %	Var. Pass %	Var. Pass %
CARNIVAL	-10,00%	-12,40%	-17,26%
INDEPENDENT	-70,02%	-27,04%	-64,73%
MSC	100,00%	-97,02%	-94,34%
RCI	-84,56%	-72,94%	-71,94%
NCL (APOLLO)	14,09%	18,77%	65,64%
THOMSON/LOUIS	-16,68%	39,78%	-2,34%
TOTALE	-14,96%	-39,65%	-36,28%

Confronto Percentuale Gruppi Armatoriali Anni 2012-2013-2014

- Gruppo Carnival: nel 2014 si è avuta una flessione di circa il 10% sia nel numero degli scali che nei passeggeri: il Gruppo rappresenta ancora il miglior cliente del Porto con il 40% dei passeggeri totali.

2013			2014			2014-2013	
Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	% scali	% pass
Carnival	140	271698	Carnival	123	246991	-12%	-9%
A.M. TR.MADRID IBERO CR.	1	1424					
AIDA CRUISES GERMAN BR	29	68121	AIDA CRUISES GERMAN BRAI	32	78418	10%	15%
CARNIVAL CRUISE LINE	23	68881					
CARNIVAL UK	10	20801	CARNIVAL UK	28	70773	180%	240%
COSTA C./IBEROCRUCEROS	10	12817					
COSTA CROCIERE SPA	8	7790	COSTA CROCIERE SPA	11	6422	38%	-18%
HOLLAND AMERICA LINE	19	36973	HOLLAND AMERICA LINE	18	36187	-5%	-2%
HOLL.AMERICA SEABOURN	19	5540	HOLL.AMERICA SEABOURN	17	6101	-11%	10%
PRINCESS CRUISE LINE LTD	20	49166	PRINCESS CRUISE LINE LTD	17	49090	-15%	0%
SEABOURN CRUISE LINE	1	185					

Oltre alla preannunciata cancellazione di tutti gli scali del Mediterraneo di *Carnival Cruise Line* segnaliamo:

- La crescita delle linee di *Carnival UK* (+14 scali, + 50.000 passeggeri);

- La tenuta di *Holland America e Princess*;
- La crescita in navi (+10%) e passeggeri (+15%) di *Aida*;
- La crescita di *Seabourn* (+10% dei passeggeri) che ha introdotto navi più grandi su Livorno.

- Armatori Indipendenti

2013			2014			2014-2013	
Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	% scali	% pass
Independent	76	23598	Independent	56	21219	-26%	-10%
ALL LEISURE HOLIDAYS	1	452	ALL LEISURE HOLIDAYS	1	456	0%	1%
berlin shipping ltd	3	931	berlin shipping ltd	1	321	-67%	-66%
Club Mediterranee Sa	1	311	Club Mediterranee Sa	2	372	100%	20%
CRYSTAL CRUISES - LOS ANGE	6	5126	CRYSTAL CRUISES - LOS ANGE	6	5813	0%	13%
EXPLORER MARITIME LLC U	2	1314					
FRED OLSEN CRUISE LINES	1	835					
GCCL Smail Ship Managem	17	1453	GCCL Smail Ship Managem	17	1530	0%	5%
HAPAG LLOYD KREUZENFAH	7	2441	HAPAG LLOYD KREUZENFAHR	3	1227	-57%	-50%
			HAPAG-LLOYD CONTAINER LI	1	309		
HELIOS SHIPPING LTD	1	78					
			JAPAN GRACE CO. LTD.	1	917		
			LSM-TEAL SHIPPING SA	2	1076		
MAJESTIC INTERNATIONAL C	1	401					
MOANA CRUISE LINE LTD	4	276	MOANA CRUISE LINE LTD	5	385	25%	39%
PASSAT Kreuzfahrten GmbH	1	402					
PHOENIX REISEN GmbH	1	1046					
PLANTOURS & PARTNER Gr	1	315					
Quark Expeditions	1	42					
REDERRIJ CLIPPER	1	33					
REGENT SEVEN SEAS CRUISES							
SAGA SHIPPING	4	1718					
SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT	2	150					
SHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT	1	425					
SILVERSEA CRUISES LTD	14	4321	SILVERSEA CRUISES LTD	15	8054	7%	86%
THE AEGEAN EXPERIENCE M	3	747	THE AEGEAN EXPERIENCE MC	1	574	-67%	-23%
THE WORLD RESIDENCES AT	1	248					
TRANSOCEAN KREUZFAHRTE	1	223					
VOYAGES OF DISCOVERY LY	1	310					
			WINDSTAR SAIL CRUISES	1	185		

In questo raggruppamento sono compresi tutti gli armatori, indipendenti, appunto, che non fanno parte di alcun gruppo. Il totale fa segnalare una leggera flessione sia in navi che in passeggeri, ma i membri del gruppo hanno itinerari diversi negli anni. Da segnalare:

- La linea *Regent* è stata acquisita dal gruppo *NCL Prestige* e non compare quindi in questo raggruppamento;
- Crescita (+7% navi; + 86% passeggeri) di *Silversea* che, come la concorrente diretta del settore lusso *Seabourn*, fa scalare a Livorno le navi più grandi, di ultima generazione.

- MSC

Nel 2014 è segnalato il gradito ritorno di MSC che può essere considerato un segnale di attenzione per il nostro porto. Ricordiamo il forte interesse manifestato da MSC per il Porto di La Spezia, dove MSC attraverso *Contship* partecipa alla Società che gestisce il Molo Garibaldi.

2013			2014			2014-2013	
Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	% scali	% pass
			MSC	1	3400		
			MSC CROCIERE S.A.	1	3400		

- Gruppo *NCL-Apollo*

Il gruppo, che ha acquisito la linea *Regent-SeventSeas* risulta leggermente cresciuto rispetto al 2013. *NCL* diviene il secondo cliente di Livorno con il 32% di peso. In particolare:

2013			2014			2014-2013	
Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	% scali	% pass
NCL-Apollo	82	183366	NCL-PRESTIGE	84	198916	2%	8%
NORWEGIAN CRUISE LINE	43	148394	NORWEGIAN CRUISE LINE	49	166915	14%	12%
OCEANIA CRUISES INC.	21	22494	OCEANIA CRUISES INC.	25	25136	19%	12%
REGENT SEVEN SEAS CRUISES	18	12478	REGENT SEVEN SEAS CRUISES	10	6865	-44%	-45%

- *NCL*: +6 scali e + 19.000 passeggeri;
- *Oceania* (brand lusso): + 4 scali e + 3.000 passeggeri;
- *Regent*: nel 2014 ha tolto una nave dagli itinerari in Mediterraneo (-8 scali – 6.000 passeggeri)

- Gruppo *Royal Caribbean*

2013			2014			2014-2013	
Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	% scali	% pass
Royal Caribbean	89	206724	Royal Caribbean	48	112008	-46%	-46%
PULLMANTUR CRUISES SHIP	37	79502	PULLMANTUR CRUISES SHIP	4	5838	-89%	-93%
ROYAL CARIBBEAN CRUISE L	52	127222	ROYAL CARIBBEAN CRUISE LI	44	106170	-15%	-17%

Rispetto al 2013 sono stati perduti 41 scali e 96.000 passeggeri. *Royal Caribbean* diviene il terzo gruppo a Livorno con circa il 18% di peso.

- Rispetto al 2013 il peso maggiore nella flessione è dovuto al trasferimento su La Spezia della Linea *Pullmantur*: - 33 scali e – 74.000 passeggeri. Il trasferimento è stato il risultato di un cambio dei vertici della compagnia con la conseguente perdita di influenza da parte di chi sosteneva la necessità di mantenere la linea a Livorno. Per il 2015 la linea è prevista ritornare a Livorno.
- La *Royal Caribbean International* ha ulteriormente ridotto il numero delle navi e delle crociere impiegate in Mediterraneo; RCI ha mantenuto inalterato l'interesse nei confronti di La Spezia, ma nel 2014 non ha spostato ulteriori navi in quel porto.
- *CelebrityCruises*: il brand di lusso di Royal è in flessione (-4 scali e -9.000 passeggeri) rispetto al 2013. Anche in questo caso la differenza è dovuta ad un ridimensionamento degli scali in Mediterraneo.
- *Azamara*, altro brand di lusso ha invece quasi raddoppiato il numero di scali rispetto al 2013 (da 7 a 11), tutti con overnight (da 4.400 a 7200 passeggeri).

- Anche per il 2014 *TUI Cruises* (brand di lusso per il mercato tedesco) ha scelto di non scalare alcun porto del Nord Tirreno, ritenendo le banchine di Livorno e la difficoltà ad ottenere in anticipo la garanzia degli ormeggi, non adeguate al livello di clientela della Compagnia.

- Gruppo *Thomson/Louis/Island Cruises*. (-4 scali -7.000 passeggeri)

2013			2014			2014-2013	
Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	Gruppo/Linea	Scali	Pass Totali	% scali	% pass
Thomson Louis	33	51130	Thomson	29	43822	-12%	-14%
COLUMBIA SHIP MANAGEM	28	43700	COLUMBIA SHIP MANAGEME	14	20375	-50%	-53%
COLUMBIA SHIPMANAGEM	4	6041					
TUI TRAVEL PLC	1	1389	TUI TRAVEL PLC. c/o TUI uk It	15	23447	1400%	1588%
Totale complessivo	420	736516	Totale complessivo	341	626356	-19%	-15%

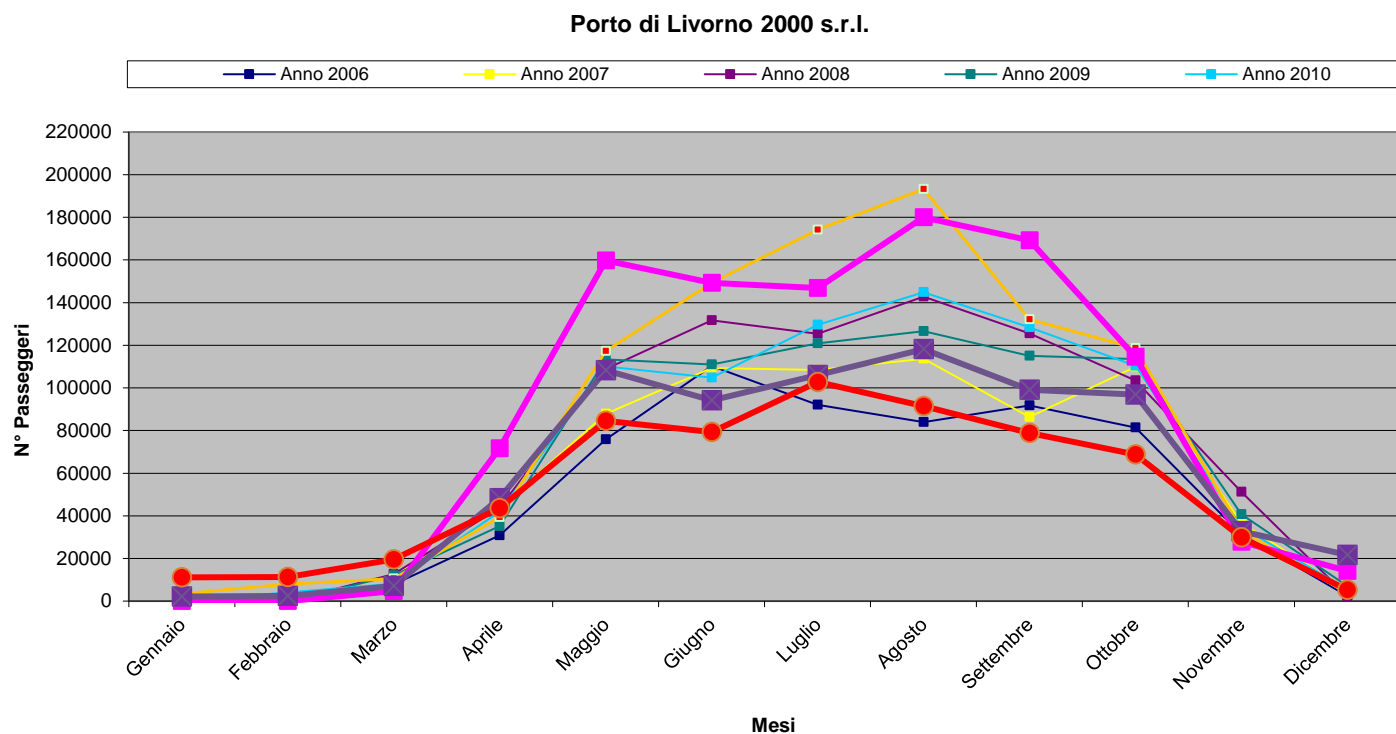
Il Gruppo, ha subito una ristrutturazione interna ed ha cambiato agenzia, passando a "*Inter cruises*". Nel 2014 ha mantenuto i propri scali a Livorno.

La totalità dei passeggeri che utilizzano questa linea è costituita da Britannici e le crociere sono del tipo "*budget*". Il gruppo ha risentito della forte flessione del mercato sorgente inglese, che, per la prima volta dopo tanti anni ha fatto registrare una flessione (-5% rispetto al 2013).

- Varie
 - Nel 2011 si sono avute 256 navi superiori a 250 metri con 756.759 passeggeri; nel 2012 il numero di queste navi è cresciuto a 286 con 878.599 passeggeri; nel 2013 questo numero è diminuito a 214 con 579.771 passeggeri. Nel 2014: 181 navi superiori a 250 metri con 503.000 passeggeri.
 - Nel 2011 la lunghezza media era stata di 246 metri con 1977 passeggeri per nave. Nel 2012 la lunghezza media delle navi è cresciuta a 259 metri con una movimentazione di 2232 passeggeri per nave. Nel 2013 la lunghezza media è tornata a 235 metri con 1754 passeggeri per nave. 2014: 238 metri con 1837 passeggeri per nave.
 - Nella tabella che segue viene riportata la suddivisione mensile delle navi e dei passeggeri nel 2014, con il dato dei passeggeri in sbarco/imbarco. Nei mesi da Maggio ad Ottobre il numero di passeggeri rimane pressoché costante, con punte in Luglio ed Agosto.

Mese	N° navi	Pass. Transito	Pass. Sbarco	Pass. Imbarco	Pass Tot
Gen	5	11148			11148
Feb	4	9082			11345
Mar	9	19487	0	44	19531
Apr	34	41904	88	110	43625
Mag	53	81342	188	187	84583
Giu	41	78330	181	151	79305
Lug	48	101985	97	95	102759
Ago	39	90941	96	97	91421
Set	42	77282	113	137	78769
Ott	43	67174	207	193	68738
Nov	20	26394	93	11	29872
Dic	3	5260			5260
Totale	341	610329	1063	1025	626356

Nel grafico che segue viene riportata la comparazione con gli anni precedenti. È in crescita, anche in valore assoluto, il numero dei passeggeri in transito nei mesi invernali, in particolare Gennaio, Febbraio e Marzo.



- Nel 2014 Livorno fa registrare una maggiore diminuzione rispetto al dato medio del Mediterraneo che è comunque negativo e pari al -7,16%. (dati *MedCruise*). Con la riduzione dei passeggeri in *turn-around* di Costa Crociere rispetto all'anno precedente, Livorno consolida la sua vocazione di porto di destinazione con il 99,7% dei movimenti di passeggeri in transito e lo 0,3% in sbarco/imbarco (2013 rispettivamente 99,3% in transito e 0,7% in sbarco/imbarco) (dati Risposte & Turismo).

Table 3.1: Evolution of cruise traffic in MedCruise port members (2010-2014)

Year	Total Pax.	% Variation on previous year	Total Calls	% Variation on previous year	Pax/Call	% Variation on previous year
2014	25.761.721	-7,16%	13.716	-7,72%	1.878	0,61%
2013	27.747.998	3,72%	14.864	1,89%	1.867	1,79%
2012	26.752.934	-2,96%	14.588	-4,85%	1.834	1,98%
2011	27.569.575	12,18%	15.331	3,75%	1.798	8,12%
2010	24.577.113	9,58%	14.777	3,95%	1.663	5,42%
2009	22.427.510		14.216		1.578	
Variation 2014/2010		4,82%		-7,18%		12,93%

- Nella graduatoria dei porti italiani Livorno rimane al 6° posto per numero complessivo di passeggeri, superato, come nel 2013, da Genova e da Savona (entrambi porti di sbarco/imbarco), ma rimane al terzo posto, dopo Civitavecchia e Napoli per i passeggeri in transito (porto di destinazione).

Tabella 4 – I porti crocieristici italiani con più di 20.000 passeggeri movimentati nel 2014

	Porto	Imbarchi-sbarchi		Transiti	Totale
1	Civitavecchia	731.187	1	1.410.229	2.141.416
2	Venezia	1.509.097		224.742	1.733.839
3	Napoli	99.423	2	1.014.339	1.113.762
4	Savona	668.473		350.321	1.018.794
5	Genova	571.463		252.646	824.109
6	Livorno	2.088	3	624.268	626.356
7	Bari*	n.d.		n.d.	551.600*
8	Palermo	65.935		465.777	531.712
9	La Spezia	40.280		443.284	483.564
10	Messina	19.951		299.799	319.750
11	Salerno	16.310		162.693	179.003
12	Olbia	0		157.760	157.760
13	Trapani	5.913		94.096	100.009
14	Catania	1.460		89.527	90.987
15	Cagliari	133		81.711	81.844
16	Sorrento	137		53.419	53.556
17	Ravenna	3.316		41.321	44.637
18	Trieste	24.389		19.847	44.236
19	Giardini Naxos	0		39.874	39.874
20	Ancona	n.d.		n.d.	36.713
21	Portoferraio	826		26.539	27.365
22	Amalfi	104		25.438	25.542
23	Brindisi	48		25.402	25.450
24	Portofino	0		21.579	21.579

Fonte: Risposte Turismo (2015), Speciale Crociere. Nota (*). Il porto di Bari non ha comunicato il dato consuntivo 2014 e dunque sono stati inseriti i valori comunicati ad Ottobre 2014 e già utilizzati in Italian Cruise Watch 2014.

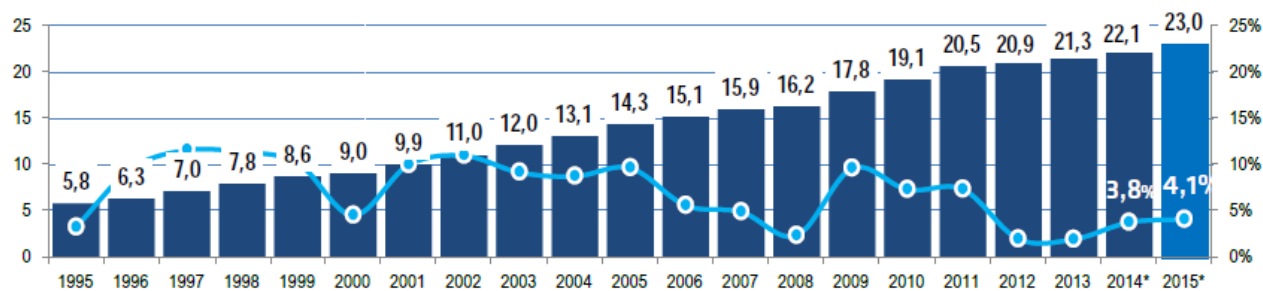
b) SITUAZIONE DEL NOSTRO PORTO

- Nel 2014 la Società ha potuto ancora garantire gli ormeggi alle linee da crociera grazie all'ordinanza congiunta emessa dall'Autorità Portuale e dalla Capitaneria di Porto, (che hanno assegnato prioritariamente gli ormeggi secondo la richiesta della nostra società) ed all'accordo raggiunto con CILP per l'utilizzazione esclusiva da parte delle navi da crociera dell'Accosto 46/47. Un analogo accordo è stato raggiunto con la Società Neri/Scotto per il Molo Italia (Ormeggio 42S) che continua a rimanere ormeggio di importanza fondamentale per la nostra Società per poter ormeggiare la seconda nave da 300 metri, quando la prima sia ormeggiata all'accosto 46/47. Per la terza nave superiore a 300 metri si è dovuto ricorrere per ben cinque volte all'ormeggio 43/44 dell'Alto Fondale, bloccando di fatto la capacità operativa del Terminal Alto Fondale. Gli ormeggi a nord del Canale Industriale (Darsena Toscana) sono utilizzati in casi sporadici, quando tutti gli accosti del Porto Passeggeri, dell'Alto Fondale ed il Molo Italia non sono disponibili.
- L'ordinanza stabilisce la priorità per le navi da crociera in caso di arrivo contemporaneo di una nave commerciale, ma, nel caso in cui gli ormeggi siano occupati dalle navi commerciali o la nave commerciale arrivi prima della nave da crociera, rimane ancora indispensabile trovare accordi onerosi con i concessionari per liberare o non fare occupare la banchina.
- A causa della riduzione nel numero delle navi il Porto Commerciale ha accolto un minor numero di navi, pur continuando ad assorbire la maggior parte del traffico di navi e di passeggeri. (Si veda in

proposito la tabella successiva dove sono indicate (per gli anni 2014 e 2013), per ciascuna banchina, le percentuali (sul totale) delle navi attraccate e dei rispettivi passeggeri). Rispetto al 2013 si riscontra un aumento delle percentuali dell'Alto Fondale, una diminuzione delle percentuali relative al Molo Italia ed ancora una diminuzione dei valori per la Calata Lucca, con la totalità delle navi e passeggeri attraccate nella parte privata della banchina. Si nota anche un aumento percentuale del Porto Passeggeri (+3%), con l'aumento delle navi attraccate al Molo Capitaneria. Il numero delle navi attraccate alla calata Sgarallino ed alla banchina ex Allestimento è diminuito, ma la percentuale sul totale dei passeggeri transitati attraverso queste banchine è rimasta pressoché costante.

		2014				2013			
Porto	Pier	N°	Pass Tot	Navi/Navi tot	Pass/Pass Tot	N°	Pass Tot	Navi/Navi tot	Pass/Pass Tot
Porto Comm.	Totale	206	525050	60,41%	83,83%	278	640726	66,19%	86,99%
	Alto Fondale	158	386025	46,33%	61,63%	164	367086	39,05%	49,84%
	Lucca Priv.	4	9443	1,17%	1,51%	0	0	0,00%	0,00%
	Lucca Pubblico	0	0	0,00%	0,00%	10	14517	2,38%	1,97%
	Molo Italia	44	129582	12,90%	20,69%	104	259123	24,76%	35,18%
	TDT	0	0	0,00%	0,00%	0	0	0,00%	0,00%
Porto Pass.	Totale	135	101306	39,59%	16,17%	142	95790	33,81%	13,01%
	Capitaneria	69	31320	20,23%	5,00%	55	14737	13,10%	2,00%
	Dep.Franco	3	2943	0,88%	0,47%	3	4266	0,71%	0,58%
	Molo Elba	0	0	0,00%	0,00%	6	483	1,43%	0,07%
	Ex Allestim.	27	27068	7,92%	4,32%	37	29876	8,81%	4,06%
	Sgarallino	36	39975	10,56%	6,38%	41	46428	9,76%	6,30%
Totale		341	626356	100,00%	100,00%	420	736516	100,00%	100,00%

- Nonostante la riduzione del numero delle navi, anche nel 2014 la pressione sul porto commerciale è stata notevole con maggiori problemi soprattutto al Molo Italia, più congestionato da navi commerciali. E' stato ancora necessario far effettuare il movimento alle navi commerciali o assorbire maggiori spese per lo spostamento dei carichi o per il ritardo nell'accosto, per poter usufruire delle banchine.
 - Anche nel 2014 l'ordinanza e l'accordo con la CILP hanno comunque consentito di evitare le difficoltà del 2011 e 2012 con la cancellazione di alcuni scali, fatto che aveva causato la perdita di fiducia da parte degli armatori. Con l'ordinanza la fiducia è cresciuta ed il rapporto con gli armatori è migliorato con il recupero previsto di linee, navi e passeggeri.
- c) MERCATO MONDIALE 2014 E PREVISIONI 2015
- L'Anno 2014 è caratterizzato ancora da una modestissima crescita a livello mondiale, con tenuta complessiva dei mercati europei, nonostante la flessione di alcuni paesi fino ad oggi trainanti. Dati non ancora consolidati relativi all'Anno 2014 indicano in 22,1 milioni di passeggeri il valore del mercato mondiale, con una crescita del 3,8% rispetto al 2013.

Grafico 2 – Evoluzione domanda crocieristica, numero di passeggeri trasportati e variazione su anno precedente (1995-2015)

Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati CLIA (2015), State of the industry 2015 ed edizioni precedenti.

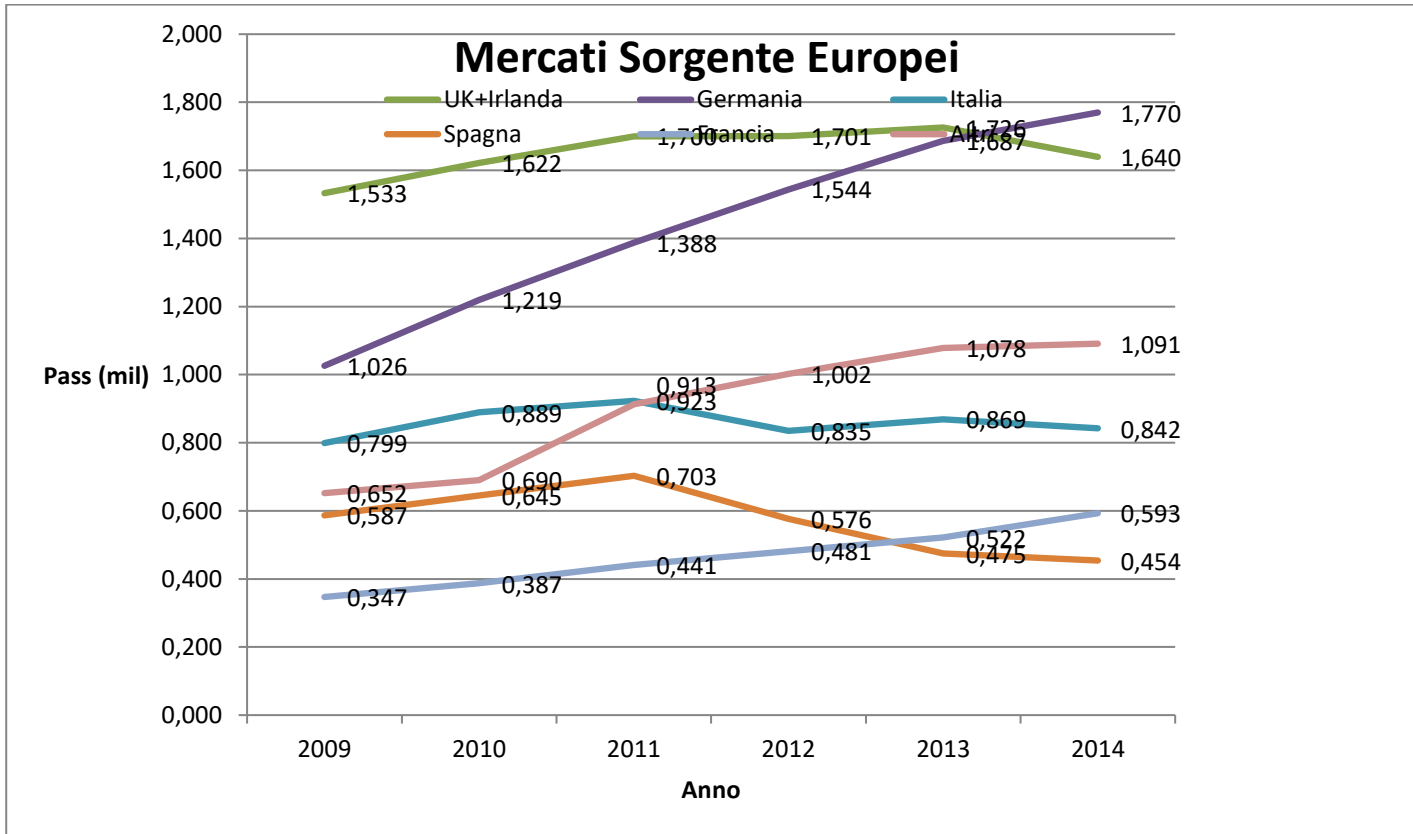
Nota: valori in milioni. Il dato si riferisce ai passeggeri delle compagnie appartenenti a CLIA. (*) I dati 2014 e 2015 sono stime.

- I passeggeri Europei nel 2014 vengono valutati in 6,39 milioni con una crescita dello 0,5% rispetto al 2013. Il mercato Britannico da sempre trainante del settore, per la prima volta da molti anni fa segnalare nel 2014 una perdita del 5%. Tra le cause di questa flessione, che ha influenzato anche il risultato di Livorno, secondo quanto dichiarato nella conferenza annuale di *Clia Europe*, è la riduzione dei posti letto disponibili in Europa che è diminuita dell'11,4%, rispetto all'anno precedente. Tra i mercati più importanti, fanno registrare crescita maggiori il mercato sorgente tedesco, che è arrivato a superare in valore assoluto quello britannico, e quello francese, che supera, sempre in valore assoluto, quello Spagnolo che ha subito una ulteriore perdita del 4,4%.
- Anche il mercato italiano, dopo la leggera ripresa del 2013 fa registrare ancora una flessione del 3,1%. I dettagli sono riportati nella tabella e nel grafico successivi.

Mercato Sorgente	2009		2010		2011		2012		2013		2014		Variazione 2009/2014	Variazione 2013/2014
	Pass.	Quota/Tot	Pass.	Quota/Tot	Pass.	Quota/Tot	Pass.	Quota/Tot	Pass.	Quota/Tot	Pass.	Quota/Tot		
	milioni	%	milioni	%	milioni	%	milioni	%	milioni	%	milioni	%		
UK+Irlanda	1,533	31	1,622	30	1,700	28,0	1,701	27,7	1,726	27,2	1,640	25,67%	7%	-5,0%
Germania	1,026	21	1,219	22	1,388	22,9	1,544	25,2	1,687	26,5	1,770	27,70%	73%	4,9%
Italia	0,799	16	0,889	16	0,923	15,2	0,835	13,6	0,869	13,7	0,842	13,18%	5%	-3,1%
Spagna	0,587	12	0,645	12	0,703	11,6	0,576	9,4	0,475	7,5	0,454	7,10%	-23%	-4,4%
Francia	0,347	0	0,387	7	0,441	7,3	0,481	7,8	0,522	8,2	0,593	9,28%	71%	13,6%
Altri	0,652	13	0,690	13	0,913	15,0	1,002	16,3	1,078	17,0	1,091	17,07%	67%	1,2%
Totale	4,944	100	5,452	100	6,068	100,0	6,139	100,0	6,357	100	6,390	100,00%	29%	0,5%

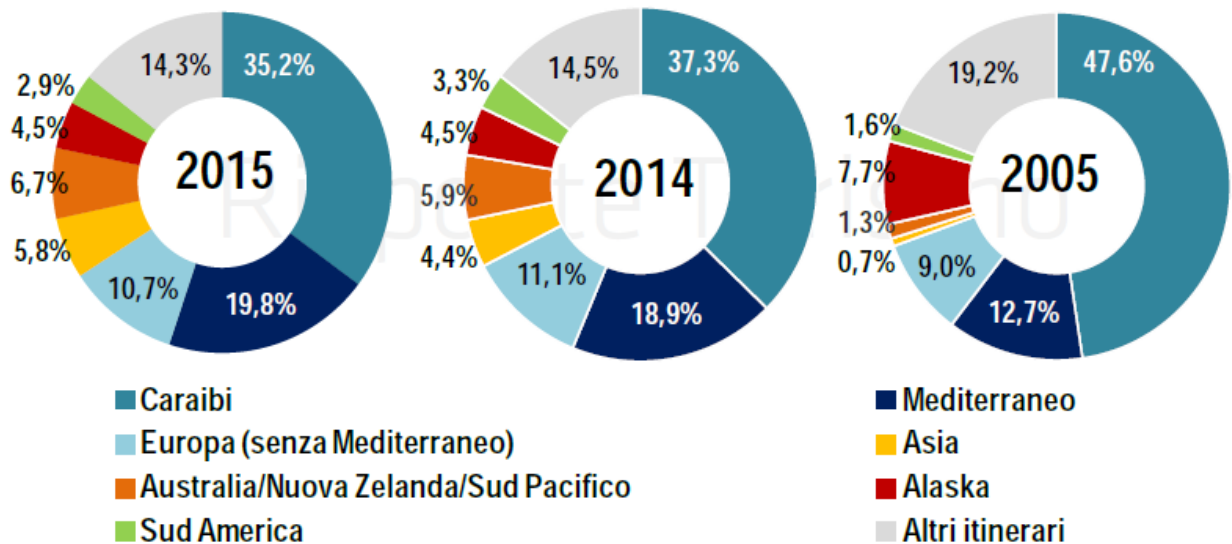
* Altri mercati Europei e quelli non specificati

Fonte: *CLIA Europe*, elaborazione Porto di Livorno 2000



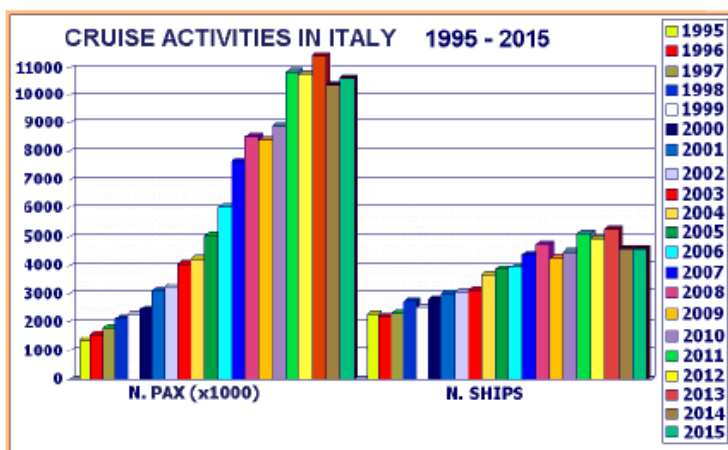
- In Europa, il livello dei prezzi delle crociere nel 2014 è rimasto ai livelli del 2013, senza che gli armatori abbiano potuto recuperare quanto perso precedentemente, ancora a causa della crisi finanziaria internazionale, che colpisce soprattutto i paesi del Mediterraneo. Le maggiori compagnie presentano tuttavia bilanci in utile per una rigorosa politica dei costi e la razionalizzazione degli itinerari. A questo scopo è stata senz'altro produttiva la diminuzione dei costi dei carburanti il cui costo ha raggiunto minimi storici.
- Nel grafico successivo si verifica che per la distribuzione dei posti letto disponibili nelle varie aree, il Mediterraneo che rappresentava il 18,9% nel 2014, dovrebbe crescere nel 2015 di circa un punto, con un recupero nei confronti dei Caraibi (35,2%) e del Nord Europa (10,7%).

Grafico 1 – Capacità schierata di posti letto per area di destinazione, quote 2015, 2014 e 2005



Fonte: elaborazioni Risposte Turismo su dati CLIA (2015), State of the industry 2015 ed edizioni precedenti. Nota: il dato considera la flotta mondiale di CLIA (421 navi, sia "ocean going" che "river cruise", per un totale di 482.000 posti letto).

- Viene così confermata la tendenza da parte delle linee da crociera, come *MSC* e *Royal Caribbean*, che avevano puntato molto sui mercati spagnolo ed italiano, di spostare il proprio tonnellaggio verso mercati più ricchi: si noti in proposito la crescita costante dei posti letto messi a disposizione del mercato asiatico e dell'Australia.
- Per quanto riguarda le previsioni per il 2015 Cemar, nell'usuale studio statistico presentato al *Cruise Shipping* di Miami prevede: "Un 2015 in tenuta per il mercato crocieristico italiano. Le proiezioni per l'anno appena iniziato indicano una piccola crescita in termini di passeggeri movimentati: 10.662.000 unità (+2,82% rispetto al risultato del 2014), di cui 5.912.000 in transito e 4.457.000 imbarcanti e sbarcanti. Stabile invece il numero di toccate nave nei porti italiani (saranno 4.577 nel 2015 contro le 4.575 del 2014) così come il numero di armatori presenti nel nostro paese (54 sia nel 2014 che nel 2015). Sempre secondo le previsioni di *Cemar Agency Network*, al termine del 2015 saranno transitate nelle acque italiane 151 diverse navi da crociera contro le 145 del 2014 (+4,13%), mentre i porti italiani coinvolti nell'attività crocieristica passano da 70 nel 2014 a 79 nel 2015.)".
- Sempre a detta di Cemar, la ripresa del traffico in Europa e nel Mediterraneo sarà incentivato dal rafforzamento del dollaro sull'euro che consentirà di risparmiare circa il 20% sui servizi portuali e a terra e favorirà l'afflusso di crocieristi dalla Gran Bretagna e dagli Stati Uniti.



- Le previsioni per Livorno per il 2015 sono in linea con questa annunciata ripresa del traffico, con una previsione di 367 navi e 700.000 passeggeri.
- Gli ordini di nuove navi, soprattutto a favore dei cantieri Europei sono aumentati, nel corso del 2014, anche grazie alla favorevole congiuntura del cambio euro/dollaro: dal 2015 al 2020 è prevista la costruzione di 32 navi con 100.616 letti bassi, per un totale di più di 24,32 miliardi di dollari di investimento. Gli armatori si stanno preparando a tempi migliori, investendo in nuove navi.

Cruise Ship Order Book 2015-2020			
Anno Gruppo Brand	N° Navi	Lower Berths Progetto	Reported Price (\$ MILION)
2015	5	14394	3247
NCL	1	4200	916
Norwegian Cruise Line	1	4200	916
Independent	1	264	134
Ponant	1	264	134
Roy.Car.	2	6680	1547
Royal Caribbean	1	4180	1032
TUI Cruises	1	2500	515
Carnival	1	3250	650
AIDA Cruises	1	3250	650
2016	11	28510	7091
NCL	2	4102	1410
Genting HK (Star Cruises)	1	3364	960
Regent Seven Seas Cruises	1	738	450
Independent	2	1860	616
Viking Cruises	2	1860	616
Roy.Car.	3	12080	2847
Royal Caribbean International	2	9580	2332
TUI Cruises	1	2500	515
Carnival	4	10468	2218
AIDA Cruises	1	3250	650
Carnival Cruise Line	1	3954	780
Holland America Line	1	2660	518
Seabourn	1	604	270
2017	6	22264	5109
MSC	2	8640	1985
MSC Cruises	2	8640	1985
NCL	2	7564	1805
Genting HK (Star Cruises)	1	3364	960
Norwegian Cruise Line	1	4200	845
Roy.Car.	1	2500	515
TUI Cruises	1	2500	515
Carnival	1	3560	804
Princess Cruises	1	3560	804
2018	7	23848	5883
MSC	1	4140	953
MSC Cruises	1	4140	953
NCL	1	4200	1087
Norwegian Cruise Line	1	4200	1087
Roy.Car.	2	8300	2275

CelebrityCruises	1	2900	875
Royal Caribbean International	1	5400	1400
Carnival	3	7208	1568
Carnival Cruise Line	1	3954	780
Holland America Line	1	2650	518
Seabourn	1	604	270
2019	2	8700	2119
MSC	1	4500	1032
MSC Cruises	1	4500	1032
NCL	1	4200	1087
Norwegian Cruise Line	1	4200	1087
2020	1	2900	875
Roy.Car.	1	2900	875
CelebrityCruises	1	2900	875
Totale complessivo	32	100616	24324
Fonte: Seatrade Insider Apr. 2015- Elaborazione Porto 2000			

B. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

1. TRAGHETTI

- a. Il trend positivo registrato nel 2014 proseguirà anche nel 2015, con conferma dei segnali di miglioramento da parte delle due compagnie principali clienti.
- b. Ad inizio anno 2014 sono aumentate di circa il 6% le tariffe per passeggeri e veicoli traghetti. L'ultimo aumento era avvenuto nel 2011. Le nuove tariffe hanno validità 2014-2016 incluso.
- c. È stata confermata la scelta di *GoinSardinia* di fare di Livorno per il 2014 il proprio capo-linea della linea "low-cost" per Olbia, che ha riscosso molto successo nel 2013, nonostante la forzata anticipata interruzione del servizio ad inizio Settembre, a causa di un guasto all'apparato motore della nave. Purtroppo a fine Agosto, di nuovo per un guasto ad un motore il servizio è cessato bruscamente, senza riprotezione dei passeggeri, semplicemente rimborsando il costo dei biglietti non utilizzati. La Compagnia ha apparentemente iniziato un contenzioso con l'armatore *Anek Line* e con l'assicurazione ed ha bloccato i pagamenti dei fornitori in attesa delle risoluzioni dell'arbitrato. Nel 2015 la Compagnia ha pubblicamente annunciato che non intende proseguire il servizio, che, a suo dire, riprenderà nel 2016.
- d. La ristrutturazione degli spazi e procedure di security del Porto Passeggeri, secondo il nuovo *Piano di Security*, che dovrebbe terminare ad inizio Maggio 2015, consentirà una migliore fruizione dei servizi, anche quelli immediatamente a ridosso della concessione (Mercatino ex Piazza XX Settembre e Fortezza Vecchia) maggiore disponibilità ed ordine nei parcheggi.

2. CROCIERE

- a. Le navi previste per il 2015 sono 367 con circa 700.000 passeggeri, con un previsto aumento del 10% nel volume dei passeggeri rispetto al 2014. Grazie agli sviluppi positivi della situazione delle banchine, su cui influiscono molto il completamento entro il 2014 del dragaggio del lato Nord del Molo Italia e gli sviluppi previsti dal nuovo Piano Regolatore Portuale, il momento difficile sembra essere in via di superamento con l'apprezzamento ricevuto dagli Armatori più importanti su quanto fatto per poter garantire gli ormeggi alle navi e sugli investimenti effettuati alla Banchina Alto Fondale (nuovo terminal, accresciuta disponibilità di aree attrezzate per la logistica, separazione definitiva dei traffici passeggeri da quelli commerciali).
- b. Proprio grazie alla possibilità di poter garantire gli ormeggi in modo certo, è stato finalizzato l'accordo commerciale a medio periodo con il *Gruppo Carnival* e sono in corso di finalizzazione accordi commerciali di medio periodo con il gruppo *NCL Prestige* e con *Pullmantur* che nel frattempo hanno confermato tutti gli scali del 2015 e del 2016 (che vedrà una ulteriore crescita in navi e passeggeri)

- c. Si sono intensificati recentemente anche i contatti con *MSC* e *Royal Caribbean* per poter garantire nuovi scali a Livorno, non appena la attuale crisi sarà almeno parzialmente superata. D'altra parte non è prevedibile a breve l'ampliamento del porto passeggeri di La Spezia, attualmente limitato ad una sola banchina per accogliere una nave da 300 metri. Poter arrivare nel 2016 a Livorno con la disponibilità di un altro accosto dedicato per navi superiori a 300 metri, oltre al 46/47, potrebbe permettere di ripristinare il vantaggio competitivo nei confronti di La Spezia e la possibilità di ritorni "eccellenti".
- d. *MSC* ha prenotato per il 2016 15 scali di *MSC Armonia* (una nave recentemente sottoposta a lavori di allungamento ed ammodernamento: 275 metri di lunghezza per circa 2650 passeggeri di portata) con il *turn around* parziale di 1000/1200 passeggeri. Sarà necessario attrezzare il secondo ormeggio con un terminal operativo, in quanto l'attuale Terminal Alto Fondale è assolutamente necessario per le mega navi con passeggeri in transito.
- e. Con *Royal Caribbean* sono in corso trattative per verificare le possibilità tecniche del porto per accogliere le navi di ultima generazione:
- Classe *Oasis of the Seas*: GT 225.000 T.; Lunghezza: m. 361; Larghezza 60,5 m; capacità 5.400 passeggeri;
 - Classe *Anthem of the Seas*: GT 168.000 T.; Lunghezza: m. 348; Larghezza 41 m; capacità 4.900 passeggeri;
- I dragaggi già effettuati e l'allargamento del canale di ingresso previsto entro fine di quest' anno consentiranno di proporre il nostro porto per le visite future di queste navi.
- f. La lunghezza media delle navi nel 2015 è prevista rimanere pressoché costante pari a circa 242 metri rispetto ai 238 del 2014, con un numero di passeggeri medio intorno ai 1900 (come nel 2014). Le navi più lunghe di 250 metri (limite superiore per l'ingresso nel Porto Passeggeri) passeranno da 175 con 497.000 passeggeri (2014) a 210 con circa 565.000 passeggeri (2015).
- g. I traffici che prevedono il *turn-around* parziale delle navi a Livorno rimarranno invariati nel 2015 con la conferma degli scali di *Costa* e della *Arethusa*. Per incrementare questo traffico, oltre al miglioramento delle condizioni economiche generali nei mercati sorgente Mediterranei, sono terminati i lavori di ampliamento del Terminal Alto Fondale per ricevere navi fino a 1000 passeggeri di sbarco/imbarco: è altrettanto necessario poter ampliare l'area e la parte di magazzino in concessione, con l'assegnazione definitiva dell'ormeggio 46/47 al porto passeggeri e l'affidamento in concessione alla nostra Società del Magazzino *ex Dole* e di tutto lo spazio retrostante. Solo in questo modo sarà possibile provvedere all'investimento necessario per la costruzione di un terminal operativo necessario allo sviluppo di questo tipo di traffico. Nel breve periodo dovrà essere dotato anche il secondo ormeggio (Alto Fondale 43/44), di un terminal operativo simile a quello operativo al 46/47, utilizzando una parte del magazzino esistente e l'area esistente a Est dello stesso magazzino, che non ha aree retrostanti.

C. RISCHI A CUI LA SOCIETA' E' ESPOSTA

- a. Per quanto riguarda i traghetti, ci sono segnali positivi di recupero del traffico. Rimandiamo a quanto detto al precedente Punto B.1.a.; nel momento in cui il traffico traghetti dovesse aumentare la ristrutturazione (di *security*) di cui al Punto B.1.d, potrebbe portare minore flessibilità nella gestione del traffico nei giorni di punta e rallentamenti per la necessità di effettuare i controlli dei documenti e dei veicoli. Le aree di pre-stoccaggio sono insufficienti ad accogliere il pieno carico delle navi dei giorni di punta e la viabilità all'interno ed esterno del porto potrà essere utilizzata ancora di più come polmone. Nel momento in cui il traffico per la Sardegna dovesse tornare ai livelli del 2010, sarebbero necessarie nuove aree polmone e nuovi parcheggi.
- b. Per le crociere abbiamo visto al precedente Punto B.2.a e b. i recenti avvenimenti che hanno condizionato e condizionano in senso positivo lo sviluppo della Società. Il Piano Regolatore Portuale è stato approvato e la sua applicazione condiziona anche nel breve termine gli sviluppi della Società.
- c. Per quanto riguarda la distribuzione degli arrivi delle navi nei giorni della settimana, vediamo che nel 2015 come nel 2014 è previsto un giorno con la concentrazione della maggior parte degli arrivi delle navi più grandi, il Giovedì. La situazione peggiora rispetto al 2014 (acquisizione di *Pullmantur* con arrivi settimanali di *Sovereign* il Giovedì), con 36,53% dei passeggeri e 27,52% delle navi concentrate in questo giorno (nel 2014 queste percentuali sono state rispettivamente 31,67 % e 19,94%). Livorno, porto di destinazione, non ha possibilità di condizionare in alcun modo il giorno di arrivo: gli Armatori negoziano con i porti base il giorno in cui effettuare il *turn-around* e scelgono gli itinerari di conseguenza.

- d. Già nel 2014 con la riduzione nel numero delle navi e dei passeggeri si sono avuti problemi nei giorni in cui sono arrivate tre navi con lunghezze superiori ai 280 metri. Per sfruttare a pieno le caratteristiche turistiche della nostra Regione, oltre ai tre ormeggi previsti a regime per le grandi navi, saranno sempre necessari accordi con i terminalisti commerciali per le punte di traffico, che sono stati in passato la forza del nostro porto.

D. ANALISI DATI ECONOMICO-FINANZIARI

Nella tabella che segue sono indicati i risultati conseguiti negli ultimi tre esercizi in termini di valore della produzione, valore dell'*EBITDA* (*Earnings Before Interest Taxes Depreciation and Amortization*) e il Risultato prima delle imposte.

	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2012
valore della produzione	10.958.273	11.287.021	14.398.620
EBITDA	1.804.640	1.845.066	3.526.042
Risultato prima delle imposte	1.099.232	1.111.804	2.758.351

Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della Società, confrontato con quello dell'esercizio precedente, è il seguente (in Euro):

	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Ricavi netti	10.046.266	10.392.183	(345.917)
Costi esterni	4.971.124	5.380.167	(409.043)
Valore Aggiunto	5.075.142	5.012.016	63.126
Costo del lavoro	4.195.596	4.084.111	111.485
Margine Operativo Lordo	879.546	927.905	(48.359)
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	810.599	777.682	32.917
Risultato Operativo	68.947	150.223	(81.276)
Proventi diversi	912.007	894.838	17.169
Proventi e oneri finanziari	27.954	52.650	(24.696)
Risultato Ordinario	1.008.908	1.097.711	(88.803)
Componenti straordinarie nette	90.324	14.093	76.231
Risultato prima delle imposte	1.099.232	1.111.804	(12.572)
Imposte sul reddito	418.892	428.081	(9.189)
Risultato netto	680.340	683.723	(3.383)

A migliore descrizione della situazione reddituale della Società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di redditività confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2012
ROE netto	0,10	0,11	0,33
ROE lordo	0,17	0,17	0,51
ROI	0,10	0,10	0,24
ROS	0,10	0,10	0,19

Il ROE (*Return On Equity*) è il tasso di redditività, lordo o netto, del capitale apportato in azienda dai soci e dipende:

- dalla redditività operativa;
- dalla struttura finanziaria dell'impresa (grado di indebitamento);
- dalla onerosità della gestione finanziaria.

Si identifica nella formula matematica $ROE\ Netto = \text{Reddito Netto} / \text{Mezzi Propri}$

$ROE\ Lordo = \text{Reddito Lordo} / \text{Mezzi Propri}$

Il ROI (*Return On Investment*) esprime la capacità aziendale di produrre reddito attraverso la sola gestione caratteristica, indipendentemente dai contributi della gestione straordinaria e dagli oneri della gestione finanziaria:

misura la capacità o l'incapacità di remunerare il fattore produttivo capitale comunque acquisito, prescindendo dalla natura di capitale proprio o di terzi e si identifica nella formula matematica $ROI = \text{Reddito Operativo} / \text{Capitale Investito}$.

Il ROS (*Return On Sales*) rappresenta il risultato operativo medio per unità di ricavo; tale rapporto esprime la redditività aziendale in relazione alla capacità remunerativa del flusso dei ricavi e si identifica nella formula matematica $ROS = \text{Risultato Operativo} / \text{Ricavi Netti}$.

Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	2.930.420	2.990.601	(60.181)
Immobilizzazioni materiali nette	1.226.197	1.392.240	(166.043)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	332.387	296.769	35.618
Capitale immobilizzato	4.489.004	4.679.610	(190.606)
Rimanenze di magazzino	8.583		8.583
Crediti verso Clienti	2.197.655	4.056.350	(1.858.695)
Altri crediti	344.318	840.234	(495.916)
Ratei e risconti attivi	25.912	32.512	(6.600)
Attività d'esercizio a breve termine	2.576.468	4.929.096	(2.352.628)
Debiti verso fornitori	804.628	1.172.459	(367.831)
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	360.839	282.358	78.481
Altri debiti	112.007	1.270.195	(1.158.188)
Ratei e risconti passivi	89.958	121	89.837
Passività d'esercizio a breve termine	1.367.432	2.725.133	(1.357.701)
Capitale d'esercizio netto	1.209.036	2.203.963	(994.927)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	839.167	764.204	74.963
Debiti tributari e previdenziali (oltre 12 mesi)			
Altre passività a medio e lungo termine			
Passività a medio lungo termine	839.167	764.204	74.963
Capitale investito	4.858.873	6.119.369	(1.260.496)
Patrimonio netto	(7.333.057)	(7.042.442)	(290.615)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	715.057	626.924	88.133
Posizione finanziaria netta a breve termine	1.759.127	296.149	1.462.978
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(4.858.873)	(6.119.369)	1.260.496

Dallo stato patrimoniale riclassificato emerge la solidità patrimoniale della Società e la sua capacità di mantenere l'equilibrio finanziario nel medio-lungo termine.

A migliore descrizione della solidità patrimoniale della Società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio attinenti sia alle modalità di finanziamento degli impieghi a medio/lungo termine che alla composizione delle fonti di finanziamento, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci dell'esercizio precedente.

	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Margine primario di struttura	2.128.996	1.735.908	393.088
Quoziente primario di struttura	1,41	1,33	0,08
Margine secondario di struttura	2.968.163	2.500.112	468.051
Quoziente secondario di struttura	1,57	1,47	0,10

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2014, risulta essere la seguente:

	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Depositi bancari	1.753.764	299.442	1.454.322
Denaro e altri valori in cassa	5.363	7.338	(1.975)
Azioni proprie			
Disponibilità liquide ed azioni proprie	1.759.127	306.780	1.452.347
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)			
Debiti verso banche (entro 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti		10.631	(10.631)
Crediti finanziari			
Debiti finanziari a breve termine		10.631	(10.631)
Posizione finanziaria netta a breve termine	1.759.127	296.149	1.462.978
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)			
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)			
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti			
Crediti finanziari	(715.057)	(626.924)	(88.133)
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	715.057	626.924	88.133
Posizione finanziaria netta	2.474.184	923.073	1.551.111

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci dell'esercizio precedente.

	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Liquidità primaria	3,16	1,91	1,25
Liquidità secondaria	3,17	1,91	1,26
Indebitamento	0,29	0,50	(0,21)
Tasso di copertura degli immobilizzi	1,57	1,47	0,10

L'indice di liquidità primaria è pari a 3,16. La situazione finanziaria della società è da considerarsi buona ed in ulteriore significativo miglioramento rispetto all'anno precedente.

L'indice di liquidità secondaria è pari a 3,17. Il valore assunto dal capitale circolante netto è sicuramente soddisfacente in relazione all'ammontare dei debiti correnti.

Rispetto all'anno precedente si è registrato un miglioramento del valore.

L'indice di indebitamento è pari a 0,29. L'ammontare dei debiti è da considerarsi esiguo. I mezzi propri sono da ritenersi congrui in relazione all'ammontare dei debiti esistenti.

Rispetto all'anno precedente si è registrato un ulteriore miglioramento significativo dell'indice relativo.

Dal tasso di copertura degli immobilizzi, pari a 1,57, risulta che l'ammontare dei mezzi propri e dei debiti consolidati è da considerarsi appropriato in relazione all'ammontare degli immobilizzi.

I mezzi propri unitamente ai debiti consolidati sono da considerarsi di ammontare appropriato in relazione all'ammontare degli immobilizzi.

Rispetto all'anno precedente non si sono registrati particolari variazioni.

SALUTE, SICUREZZA E AMBIENTE: CONSUNTIVO ATTIVITA' ANNO 2014

L'attività in tema di salute, sicurezza e ambiente svolta nel 2014 è stata finalizzata al consolidamento e mantenimento del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Sicurezza e Ambiente certificato secondo i rispettivi Standard: ISO 9001:2008, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN ISO 14001:2004. Il Sistema è stato, inoltre, oggetto dei periodici Audit di mantenimento da parte del R.I.Na. S.p.A..

Oltre a quanto sopra iniziative diverse sono state intraprese in relazione agli aggiornamenti legislativi, nonché azioni correttive e preventive originate dalle valutazioni dei rischi, dagli impatti ambientali e da fatti incidentali.

L'analisi statistica degli infortuni ha evidenziato un trend infortunistico in positivo rispetto all'anno precedente con sette infortuni avvenuti nel corso dell'anno.

L'analisi in dettaglio degli stessi, tuttavia, non ha evidenziato comunque situazioni particolari di rischio collegate a incarichi operativi/mansioni ovvero necessità di specifici interventi di prevenzione. Soltanto in un caso, infortunio avvenuto con il carrello elevatore, è stata attuato uno specifico intervento formativo.

Relativamente alle prestazioni ambientali, nel 2014 i consumi energetici sono risultati inferiori rispetto all'anno precedente. Di rilievo è stato il contributo dell'impianto fotovoltaico sul fabbisogno energetico del Terminal Crociere che si è attestato al 14%.

Si segnala, altresì, la regolazione degli orari di accensione/spengimento dei fari alti sui Silos che ha contribuito all'ottimizzazione dei consumi.

Con riferimento ai consumi di acqua si segnala una riduzione generale dei consumi, in parte dovuta ad attività impiantistiche come l'installazione di temporizzatori nei servizi igienici della Stazione Marittima ed in parte ad attività di sensibilizzazione del personale.

Con l'occasione dei lavori di ristrutturazione del piano terra della Stazione Marittima è in fase di valutazione la sostituzione della caldaia da 580 kw alimentata a gasolio con impianto a maggiore efficienza. Il consumo di gasolio comunque ha presentato un trend in diminuzione nel corso dell'anno, in quanto, grazie anche al clima mite di questo inverno, è stata utilizzata raramente in supporto all'attuale impianto a pompa di calore.

E' stato, inoltre, registrato un calo nei consumi di gpl (utilizzato per riscaldamento e acqua calda sanitaria della tensostruttura) grazie all'installazione di temporizzatori sui fan coil degli spogliatoi del personale.

E' stata ulteriormente implementata la raccolta differenziata interna dei rifiuti grazie all'acquisto di cestini differenziati per il Terminal Crociere e la Stazione Marittima. Presso gli uffici amministrativi è proseguita l'attività di raccolta e recupero dei toner esauriti da parte di ditta specializzata.

Nei contratti con gli appaltatori, infine, è stata inserita apposita clausola relativa alla gestione dei rifiuti prodotti nelle attività di manutenzione con la possibilità di effettuare *audit* periodici di controllo sulla effettiva corretta gestione dei rifiuti.

Relativamente alla formazione del personale, sono stati erogati i seguenti corsi:

- Corso aggiornamento funzionalità sistema SISTRI;
- Corso di lingua francese;

- Corso per defibrillatore;
- Corso di formazione per G.p.G. (ex DM 269/2010);
- Corso Sicurezza sul lavoro per Dirigenti secondo Accordo Stato – Regioni;
- Corso aggiornamento formazione per RSPP.

Come opera di sensibilizzazione è stato distribuito ai nuovi lavoratori stagionali, l'opuscolo informativo in tema di salute e sicurezza sul lavoro con informazioni orientative sulla normativa che regola la materia, con indicazione dei rischi presenti nell'attività lavorativa specifica, le relative misure di prevenzione e protezione e le procedure da attuare in caso di emergenza.

Ulteriore opera di sensibilizzazione ha riguardato la consegna a tutta l'utenza dell'area ristretta dell'opuscolo informativo " *Safety & Security* ", con informazioni di carattere ambientale e le misure di sicurezza all'interno delle aree in gestione alla Società.

Per quanto riguarda le attività tecniche/impiantistiche, si evidenzia la ristrutturazione del piano terra della Stazione Marittima con la riqualificazione e ammodernamento del punto informazioni dove opera il personale hostess.

Infine, al nuovo Terminal Crociere Alto Fondale sono stati completamente ristrutturati i servizi igienici dedicati sia al personale che al pubblico (passeggeri) e rinnovata la relativa autorizzazione allo scarico.

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati danni causati all'ambiente per cui la società è stata dichiarata colpevole in via definitiva.

Nel corso dell'esercizio alla nostra Società non sono state inflitte sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali.

Investimenti

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati investimenti nelle seguenti aree:

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	23.173
Impianti e macchinari	2.205
Attrezzature industriali e commerciali	7.094
Altri beni	21.290

La Società prevede di effettuare, nel corrente esercizio, investimenti – tra beni propri e beni in concessione - per un importo di poco superiore ad Euro 1.800.000 avvalendosi sia di fonti di finanziamento proprie che di finanziamenti esterni a breve termine.

Attività di ricerca e sviluppo

Ai sensi dell'articolo 2428 comma 2 numero 1 si dà atto delle seguenti informative:

La Società nel corso dell'esercizio ha sostenuto spese per attività di ricerca e sviluppo pari ad Euro 42.843,39 a saldo di un progetto iniziato nel 2013 relativo al piano strategico di sviluppo del settore passeggeri del porto di Livorno commissionato a primaria azienda di settore.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle

Nel corso dell'esercizio sono proseguiti i consueti rapporti commerciali con la Società collegata *Livorno City SightSeeing S.r.l.* per la gestione operativa del servizio di trasporto *shuttle bus* dal Porto al centro città e viceversa.

Tali rapporti, che non comprendono operazioni atipiche e/o inusuali, sono regolati da normali condizioni di mercato.

Nel corso dell'anno è stata effettuata una perizia giurata di stima del valore della quota posseduta. Nel 2015 tale quota sarà dismessa: la Società ritiene opportuno cedere la quota della *Livorno City SightSeeing* sia per i rapporti commerciali con gli Armatori ed i tour operator, sia per rendere la *Livorno City SightSeeing* più libera di operare sul mercato crocieristico e sfruttare le sue potenzialità di crescita.

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

La Società non detiene azioni proprie né possiede in maniera diretta o indiretta azioni proprie o azioni di società controllanti.

Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del Codice civile

Ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del Codice civile di seguito si forniscono le informazione in merito all'utilizzo di strumenti finanziari, in quanto rilevanti ai fini della valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria.

Di seguito sono fornite, poi, una serie di informazioni quantitative volte a fornire indicazioni circa la dimensione dell'esposizione ai rischi da parte dell'impresa.

Rischio di credito

Si deve ritenere che le attività finanziarie della Società abbiano una buona qualità creditizia.

Non sono presenti attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità. Si ricorda che nel corso dell'esercizio è stata prudenzialmente effettuata una svalutazione della società collegata al valore di presumibile realizzo.

Rischio di liquidità

In considerazione e per effetto di analisi della situazione relativa alle scadenze di attività e passività finanziarie si ritiene che la Società non sia esposta a rischio di liquidità.

Inoltre si segnala che:

- la Società possiede attività finanziarie per la quasi totalità dell'importo per le quali esiste un mercato liquido e che sono prontamente vendibili per soddisfare le necessità di liquidità;
- esistono strumenti di indebitamento o altre linee di credito per far fronte alle esigenze di liquidità che sono state concesse dal sistema bancario negli anni precedenti e che la Società ha voluto mantenere nel tempo pur se inutilizzati;
- la Società possiede depositi presso istituti di credito per soddisfare le necessità di liquidità;
- non esistono significative concentrazioni di rischio di liquidità sia dal lato delle attività finanziarie che da quello delle fonti di finanziamento.

Rischio di mercato

Sulla base della situazione oggettiva non si ritiene che la Società possa essere soggetta a rischi di tale genere.

Rivalutazione dei beni dell'impresa ai sensi del decreto legge n. 185/2008

La vostra società non si è avvalsa della rivalutazione facoltativa dei beni d'impresa di cui alla legge n. 342/2000 e di cui alla legge n. 185/2008.

Destinazione del risultato d'esercizio

Si propone all'assemblea di così destinare il risultato d'esercizio:

Risultato d'esercizio al 31/12/2014	Euro	680.340
5% a riserva legale	Euro	34.017
a riserva straordinaria	Euro	79.438
a dividendo	Euro	566.885

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Dott. Massimo Provinciali