

In particolare, l'art 2, che modifica la disciplina degli incentivi alla realizzazione di infrastrutture introdotti dall'art. 18 della legge n. 183 del 2011 (legge di stabilità 2012), interviene in ambito portuale, sopprimendo la norma che subordinava l'attribuzione del maggior gettito IVA registrato per le nuove opere all'andamento del gettito dell'intero sistema portuale nazionale.

L'art 14 istituisce un fondo per interventi infrastrutturali nei porti alimentato, nel limite di 70 milioni di euro annui, con la destinazione, su base annua, dell'uno per cento del gettito dell'IVA e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni delle autorità portuali.

Con il comma 5, si prevede inoltre che per la realizzazione delle opere e degli interventi contemplati dalla norma, le Autorità portuali possano far ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionale ed internazionali abilitati, inclusa la cassa depositi e prestiti. Il comma 6 dispone l'abrogazione dei commi da 247 a 250 dell'art. 1 della legge 244/2007. Con il comma 7 si prevede, infine, che alla copertura dell'onere nascente dall'esigenza di assicurare la dotazione del fondo, valutato in 70 milioni di euro annui, si provveda con la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 13 co. 12 della legge n. 67/1988.

L'art. 15 modifica la previsione, di cui al comma 2-undecies dell' articolo 2 del decreto-legge n. 225 del 2010, della non applicazione della revoca ai fondi trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per il finanziamento di opere in scali marittimi da esse amministrati ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale, limitandone l'applicazione ai fondi trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara sono stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto stesso. I finanziamenti non rientranti nella predetta fattispecie sono revocati e le relative risorse sono destinate alle finalità recate dal medesimo art. 2, comma 2-novies.

E' utile rammentare la sopravvenuta disposizione, contenuta nel d.l. n. 95/2012, convertito nella legge n. 135/2012, il quale, all'art. 8, comma 3, prevede ulteriori misure di contenimento e riduzione della spesa per consumi intermedi, statuendo che i trasferimenti dal bilancio dello Stato agli enti dotati di autonomia finanziaria, inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, sono ridotti in misura pari al 5 per cento nell'anno 2012 e al 10 per cento a decorrere dall'anno 2013 della spesa sostenuta per consumi intermedi nell'anno 2010.

Gli altri interventi normativi d'iniziativa governativa incidenti nel settore della portualità hanno riguardato soprattutto la liberalizzazione e la regolazione del settore trasporti ed il miglioramento tra i porti e i poli logistici.

La legge di stabilità per il 2013 (legge 24 dicembre 2012 n. 228) all'art. 1, comma 211, ha previsto che la società UIRnet<sup>8</sup>, soggetto attuatore della cosiddetta "piattaforma logistica nazionale", al fine di garantire un più efficace coordinamento con le piattaforme ITS (*intelligent network system*) locali di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche della società possa

---

<sup>8</sup> UIRNet è il soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, così come dettato dal Decreto Ministeriale del 20 giugno 2005 numero 18T del Ministero dei Trasporti e successiva Legge 24 marzo 2012, n. 27, Art. 61-bis, e recentemente ribadito da decreto -legge 95/2012, convertito nella legge 135/2012 decreto sulla Spending Review.

avere tra i propri soci anche le Autorità Portuali. Inoltre, tale piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale viene inserita all'interno del programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo n. 443 del 2001 (sul punto, vedasi anche il Decreto Interministeriale 01.02.2013 e, in particolare, l'art. 6).

L'articolo 1, comma 388, della medesima legge ha da ultimo prorogato al 30 giugno 2013 la facoltà delle autorità portuali di variare le tasse portuali come adeguate dal decreto del Presidente della Repubblica n. 107 del 2009; successivamente il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 24 dicembre 2012, ha previsto aumenti delle aliquote relative alla tassa di ancoraggio e portuale derivanti dalla rivalutazione ventennale, in base al costo della vita, dei tributi portuali i cui importi erano fermi al 1993.

L'art. 22 del D.L. n. 69/2013, convertito nella legge n. 98/2013, ha introdotto la modifica della disciplina in materia di dragaggi, nonché misure in materia di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, prevedendo l'innalzamento da 70 milioni di euro annui a 90 milioni di euro annui del limite entro il quale le Autorità portuali possono trattenere la percentuale dell'uno per cento dell'IVA riscossa nei porti e la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione ed alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

L'art. 13 del D.L. n. 145 del 23 dicembre 2013, convertito nella legge 21/2/14, n. 9, riguardante "Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo," prevede la revoca di alcune assegnazioni di contributi disposte dal CIPE nel 2006 e nel 2010, l'afflusso di tali somme nel Fondo di cui all'art. 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 e la successiva destinazione di tali somme ad interventi specificamente individuati.

Prevede inoltre (comma 4 dell'art. 13), che "le disponibilità derivanti dalle revoche di cui al comma 1 non utilizzate per le finalità ivi previste sono destinate alla realizzazione di interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani ed a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, nella fase iniziale per favorire i traffici con i Paesi dell'Unione Europea, da sottoporre al CIPE entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le Regioni interessate. Per le medesime finalità sono revocati i fondi statali (di cui all'articolo 1, comma 994, della legge 27 dicembre 2006, n. 296), trasferiti o assegnati alle Autorità portuali, anche mediante operazioni finanziarie di mutuo con oneri di ammortamento a carico dello Stato, per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali, essendo trascorsi almeno due anni dal trasferimento o dall'assegnazione, non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori, fatti salvi gli effetti dei bandi pubblicati prima della data di entrata in vigore del presente decreto. Le disponibilità derivanti dalle revoche di cui al precedente periodo sono individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, e sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, nel limite di 200 milioni di euro per l'anno 2014, ad apposito Fondo, istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture.

Nel caso in cui la revoca riguardi finanziamenti realizzati mediante operazioni finanziarie di mutuo con oneri di ammortamento a carico dello Stato, con il decreto di cui al comma 4 e per le medesime finalità' è disposta la cessione ad altra Autorità portuale della parte di finanziamento ancora disponibile presso il soggetto finanziatore, fermo restando che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti continua a corrispondere alla banca mutuante, fino alla scadenza, la quota del contributo dovuta in relazione all'ammontare del finanziamento erogato. L'eventuale risoluzione dei contratti di mutuo non deve comportare oneri per la finanza pubblica.

Una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è assegnata a decorrere dall'anno 2014 alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali previsti al comma 4.

Inoltre la legge 27/12/2013 n. 147 ha aggiunto all'art. 17 della legge n. 84/94, che disciplina il lavoro temporaneo nei porti, il comma 15-bis, prevedendo che qualora un'impresa o agenzia che svolga esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo versi in stato di grave crisi economica derivante dallo sfavorevole andamento congiunturale, al fine di sostenere l'occupazione, di favorire i processi di riconversione industriale e di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza del porto, l'ente di gestione del porto può destinare una quota - non superiore al 15 per cento delle entrate proprie, derivanti dalle tasse portuali sulle merci, - a iniziative a sostegno dell'occupazione, per la formazione dei prestatori di lavoro temporaneo e per incentivarne il pensionamento. Tali contributi possono essere erogati per un periodo massimo di cinque anni o comunque non eccedente quello necessario al riequilibrio del bilancio dell'impresa o agenzia autorizzata.

Per ultimo, si evidenzia che la legge di stabilità 2015 (legge del 23/12/2014 n. 190) al fine di assicurare il coordinamento della finanza pubblica, il contenimento della spesa, il buon andamento dell'azione amministrativa e la tutela della concorrenza e del mercato, ha determinato come precisato al comma 610, che a decorrere dal 1° gennaio 2015, le Autorità portuali debbono avviare un processo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute, in modo da conseguire la riduzione delle stesse entro il 31 dicembre 2015, anche tenendo conto dei seguenti criteri:

- a) eliminazione delle società e delle partecipazioni societarie non indispensabili al perseguimento delle proprie finalità istituzionali, anche mediante messa in liquidazione o cessione;
- b) soppressione delle società che risultino composte da soli amministratori o da un numero di amministratori superiore a quello dei dipendenti;
- c) eliminazione delle partecipazioni detenute in società che svolgono attività analoghe o simili a quelle svolte da altre società partecipate o da enti pubblici strumentali, anche mediante operazioni di fusione o di internalizzazione delle funzioni;
- d) aggregazione di società di servizi pubblici locali di rilevanza economica;

e) contenimento dei costi di funzionamento, anche mediante riorganizzazione degli organi amministrativi e di controllo e delle strutture aziendali, nonché attraverso la riduzione delle relative remunerazioni.

Il successivo comma 611 stabilisce inoltre che, gli altri organi di vertice delle amministrazioni in relazione ai rispettivi ambiti di competenza, definiscono e approvano, entro il 31 marzo 2015, un piano operativo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute, le modalità e i tempi di attuazione, nonché l'esposizione in dettaglio dei risparmi da conseguire. Tale piano, corredato di un'apposita relazione tecnica, è trasmesso alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicato nel sito internet istituzionale dell'amministrazione interessata.

**AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA**

**ESERCIZIO 2013**

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

## **1. PREMESSA**

Il Rendiconto dell'esercizio 2013, è stato predisposto sulla base dei principi e delle disposizioni contenuti nel Regolamento contabile dell'Ente approvato dal Comitato Portuale con delibera n. 62 del 2 agosto 2007.

Esso evidenzia l'attuazione, sotto il profilo finanziario, del Bilancio di previsione 2013 e delle specifiche variazioni apportate in corso d'esercizio per far fronte alle nuove esigenze gestionali nel frattempo emerse.

Il rendiconto generale fornisce le informazioni di natura contabile, nonché elementi conoscitivi riguardanti l'impiego delle risorse umane, strumentali e strategiche dell'ente, descrivendone gli aspetti finanziariamente più rilevanti.

Il documento si compone di tre parti:

**Relazione sulla gestione** che evidenzia l'andamento complessivo dell'Autorità Portuale nel corso del 2013 ed il contesto economico di riferimento;

**Relazione illustrativa e Nota integrativa** che illustrano i criteri di valutazione e l'analisi di dettaglio del rendiconto finanziario e del bilancio economico patrimoniale;

**Conto di bilancio** che espone le risultanze finanziarie della gestione delle entrate e delle spese, secondo un'articolazione conforme alla struttura del bilancio di previsione.

Quest'ultimo comprende:

- Rendiconto Finanziario Decisionale, nel quale vengono riportati i dati annuali suddivisi per "Unità Previsionali di Base";
- Rendiconto Finanziario Gestionale, ove sono evidenziate le risultanze delle "Unità Previsionali di Base", suddivise nelle unità elementari rappresentate dai vari capitoli;
- Gestione analitica, per centri di costo e missioni, dove le uscite sono ripartite per Missioni Istituzionali e obiettivi;
- Stato Patrimoniale e Conto Economico, redatti ai sensi degli articoli 2424 e 2425 del codice civile.

Al Rendiconto generale sono inoltre annessi:

- Situazione Amministrativa che evidenzia:
  1. la consistenza del conto di tesoreria all'inizio dell'esercizio, gli incassi ed i pagamenti complessivamente effettuati nell'anno in conto competenza ed in conto residui nonché il saldo alla chiusura dell'esercizio;
  2. il complessivo ammontare delle somme ancora da riscuotere (residui attivi) e da pagare (residui passivi) alla fine dell'esercizio;
  3. l'avanzo d'amministrazione;
- Situazione dei residui pregressi, che analizza i residui attivi e passivi derivanti da precedenti esercizi, distintamente per l'esercizio di provenienza e per capitolo di riferimento;
- Stato patrimoniale e Conto Economico, riclassificati secondo i principi della Contabilità di Stato;
- Prospetto dei limiti di spesa redatto secondo lo schema proposto dal Ministero delle Infrastrutture con nota del 21 febbraio 2014;
- Prospetto del personale in forza al 31 dicembre;
- Relazione del Collegio dei Revisori dei Conti.

## **2. RELAZIONE SULLA GESTIONE**

L'attività dei porti, vere e proprie cerniere tra il sistema economico interno e i partner commerciali d'oltremare, è fortemente condizionata dalla congiuntura economica che, anche nel 2013, ha manifestato un andamento incerto a livello globale e una marcata debolezza a livello nazionale.

L'auspicata ripresa si è rivelata infatti più flebile e lenta rispetto alle previsioni ed ha interessato, per il momento, le economie più strutturate (Germania, USA) o dinamiche (Paesi emergenti); per l'Italia, le attese di rilancio si proiettano sul 2014 e sugli anni successivi.

I porti italiani si sono dunque trovati alle prese con un ulteriore indebolimento della domanda interna (-5,5% rispetto al 2012), che ha riguardato sia i prodotti di consumo che le materie prime per l'industria di trasformazione e dell'energia, e con la sostanziale stabilità delle

esportazioni (-0,1%), che hanno visto crescere solo i beni di consumo (+5,9%).

In questo difficile scenario macroeconomico, l'operatività dei porti continua ad essere condizionata da fattori strutturali che ne limitano la competitività rispetto ai concorrenti Nord-europei, caratterizzati da maggiori dimensioni e livelli di efficienza più elevati, ma anche a molti porti mediterranei (in particolare spagnoli o nord-africani), in grado di offrire infrastrutture all'avanguardia e servizi a basso costo.

Per un Paese come l'Italia – caratterizzato da un sistema industriale con elevata vocazione internazionale e dipendente dall'estero per le materie prime – la perdita di competitività del sistema portuale rappresenta un elemento di criticità non soltanto per il settore, ma per l'intero sistema economico nazionale, con rischi di latente marginalizzazione.

Si rende pertanto necessario impostare l'avvio di un piano di sviluppo di più ampio respiro dell'intera portualità, teso a garantire una maggiore continuità modale mare-terra e a rafforzare le interconnessioni fra il porto e le reti terrestri, con l'obiettivo di realizzare un sistema logistico integrato che renda agevole l'approvvigionamento delle materie prime e la commercializzazione dei prodotti finiti.

In questo senso, la competitività di uno scalo è strettamente legata non soltanto alla disponibilità di adeguate infrastrutture ed all'esistenza di efficienti servizi portuali, ma anche ad aspetti di natura gestionale e di governance.

In tema di infrastrutture, l'attuale congiuntura impone di privilegiare interventi che abbiano il minor impatto possibile sulla finanza pubblica e garantiscano il maggior valore aggiunto a livello di sistema.

In quest'ottica, da un lato occorre selezionare accuratamente le opere da realizzare, superando la cronica assenza di pianificazione, causa di dispersione di risorse e investimenti, dall'altro è necessario favorire l'apporto di capitale privato per la realizzazione delle opere stesse, attraverso la definizione di un sistema di regole stabili e certe che consenta agli operatori di farsi carico del solo rischio commerciale.

Il tema della governance rappresenta un altro elemento cruciale per il recupero di competitività della portualità italiana, in quanto si riflette direttamente sia sulla qualità dei servizi portuali offerti, sia sulla possibilità per le Autorità Portuali di realizzare gli investimenti funzionali allo sviluppo degli scali.

Da questo punto di vista, è fondamentale completare il percorso verso l'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, dando seguito al primo, significativo passo compiuto mediante il decreto legge n.83/2012.

Si tratta pertanto di introdurre meccanismi virtuosi di incentivo a una gestione più efficiente degli scali nazionali, in linea con quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2007 per la devoluzione di una quota parte dell'extra-gettito IVA per il finanziamento delle grandi infrastrutture portuali.

Tali misure agevolerebbero la realizzazione nuove opere, consentendo al sistema portuale italiano di recuperare quote di mercato e di ampliare il proprio bacino di riferimento, senza gravare sulla finanza pubblica che, al contrario, potrebbe beneficiare dell'incremento delle entrate fiscali, grazie all'aumento dei volumi di traffico.

**a. Traffici.****(1) Le movimentazioni nel porto di Savona - Vado nel 2013.**

Durante l'anno appena trascorso, il difficile scenario mondiale non è mutato ed anzi, a livello nazionale, si è inasprita la fase recessiva dell'economia. La contrazione dei consumi e della produzione industriale hanno così riverberato effetti sulle attività portuali, a causa del calo delle richieste di energia e materie prime da parte dell'industria ed alla contrazione dei consumi sui mercati interni.

Nel caso del porto di Savona Vado, le movimentazioni hanno registrato solo un lieve calo, contenuto entro un punto percentuale, legato alla flessione del comparto energetico, in particolare la filiera del carbone ed i carburanti di origine vegetale.

L'andamento dei traffici delle merci convenzionali è stato generalmente positivo: spiccano infatti il raddoppio dei volumi per il settore siderurgico e per il settore ro-ro (grazie all'acquisizione dei nuovi collegamenti da Savona per Spagna e Nord Africa), ma anche il buon andamento dei prodotti forestali e la ripresa del settore ortofrutticolo, che di recente aveva manifestato evidenti difficoltà. I traffici containerizzati si sono invece mantenuti sui livelli del 2012.

Per quanto riguarda il settore delle rinfuse, l'andamento di quelle agricole e di quelle speciali è stato nel complesso positivo, mentre i prodotti petroliferi si sono mantenuti stabili.

**Tabella 1 Le movimentazioni nel porto di Savona Vado**

Traffico merci (t)	2013	2012	Var.	%
Totale	13.221.482	13.310.725	-89.243	-0,7%
Rinfuse liquide	6.585.482	6.639.955	-54.473	-0,8%
Rinfuse solide	3.257.899	3.539.785	-281.886	-8,0%
Merci varie	3.378.101	3.130.985	247.116	7,9%
Container (TEU)	74.080	75.282	-1.202	-1,6%
Traffico passeggeri (n)				
Totale	1.282.255	1.208.512	73.743	6,1%
Crociere	939.038	810.097	128.941	15,9%
Traghetti	343.217	398.415	-55.198	-13,9%

Per quanto riguarda il settore passeggeri, si è registrata la forte crescita del comparto crocieristico, nuovamente vicino al milione di passaggi per il terminal di Savona. In lieve calo invece l'attività dei traghetti, a causa della soppressione del collegamento con la Sardegna.

**(2) Le prospettive per gli anni successivi.**

Il quadro di prospettiva per le attività portuali risulta ancora fortemente condizionato dall'incertezza che caratterizza la congiuntura economica internazionale, con l'auspicio che l'Italia riesca ad agganciarsi alla lieve ripresa che sembrerebbe profilarsi per l'economia europea.

In attesa di una positiva evoluzione del contesto macroeconomico, acquistano valenza fondamentale, per la possibilità di aumentare la competitività del porto e conquistare nuovi traffici, gli investimenti messi in campo sia dalla parte pubblica che privata, per il rafforzamento dei vari settori: dalle rinfuse solide alle merci convenzionali, cui si aggiungono i progetti per l'insediamento di nuove attività.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, si evidenziano buone prospettive di crescita correlate ai forti programmi di sviluppo di Costa Crociere, che mirano da un lato all'espansione della flotta e dall'altro all'incremento della capacità ricettiva su Savona, con la realizzazione della stazione marittima "satellite", il cui completamento è previsto nei prossimi mesi.

Su un orizzonte temporale di più ampio periodo, che va oltre l'arco temporale qui considerato, si prevedono straordinari effetti con l'entrata in servizio della piattaforma di Vado, la cui realizzazione prosegue nel pieno rispetto del relativo cronoprogramma, traguardando il completamento per il 2017.

### **3. RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL RENDICONTO GENERALE**

#### **a. Risultati dell'esercizio in sintesi.**

Nonostante la grave crisi economica che continua a interessare il Paese, nei suoi dati contabili generali il bilancio consuntivo 2013 esprime un risultato assai soddisfacente, che conferma la buona capacità gestionale dell'Autorità Portuale anche in momenti particolarmente difficili per il settore.

L'esercizio finanziario 2013 chiude infatti con un risultato amministrativo di competenza di € 10.624.567,29 ed un consistente miglioramento (di circa 6 milioni di euro) rispetto al consuntivo 2012.

Tale miglioramento è attribuibile da un lato all'incremento delle entrate per l'adeguamento delle tasse portuali ed all'applicazione dell'art. 18-bis della legge 84/94, che prevede la ripartizione di un fondo proporzionale all'imposta sul valore aggiunto dovuta sulle importazioni per il tramite di ciascun porto, dall'altro all'attenta e propulsiva gestione del territorio portuale ed una continua attenzione al contenimento ed al monitoraggio delle spese correnti di "funzionamento".

Occorre infatti evidenziare in primo luogo come la gestione finanziaria dell'Ente abbia tenuto conto del rispetto dei vincoli di spesa imposti dal legislatore.

In particolare, i risparmi di spesa riversati allo Stato entro le scadenze previste, hanno interessato: indennità degli organi di indirizzo, consulenze, relazioni pubbliche, sponsorizzazioni, missioni, attività di formazione, spese per automezzi, consumi intermedi ed acquisto mobili e arredi.

Nel suo complesso la situazione amministrativa, al termine dell'esercizio 2013, è la seguente:

<b>Tabella 2</b>	
Avanzo di amministrazione al 31.12.2012	<b>24.512.938,97</b>
Incremento per variazioni su residui	205.354,48
Avanzo di competenza dell'esercizio 2013	10.624.567,29
<b>Avanzo al 31.12.2013</b>	<b>35.342.860,74</b>
di cui:	
- vincolati a opere future	-3.159.858,78
- vincolati diversi	-5.220.000,00
<b>Avanzo netto disponibile</b>	<b>26.963.001,96</b>

In termini riassuntivi il quadro generale presenta i seguenti risultati:

**Tabella 3 GESTIONE FINANZIARIA 2013**

Avanzo finanziario di competenza	10.624.567,29
Avanzo finanziario di parte corrente	10.900.714,02
Avanzo di amministrazione	35.342.860,74
<i>di cui, vincolati investimenti futuri</i>	<i>3.159.858,78</i>
Fondo cassa	73.848.687,72
Residui attivi	269.151.832,31
Residui passivi	307.657.659,29

Da un'attenta analisi del risultato di gestione, si rileva che esso è stato influenzato dagli impegni per progetti accantonati in anni precedenti nell'avanzo di amministrazione e per i quali nel 2013 si è perfezionata la spesa. In particolare, nell'esercizio sono stati impegnati € 979.319,60 con disposizione del Segretario Generale e sono stati vincolati nell'avanzo di amministrazione € 3.159.858,78 per investimenti. Tale importo sarà liberato, con provvedimento del Segretario Generale, quando i lavori saranno aggiudicati ed il debito sarà giuridicamente perfezionato.