

Analisi costi-benefici



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Meridionale
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Il nostro rif.: 23726501

steer

Analisi costi-benefici

Redatto da:

Steer
Via Marsala, 36
40126 Bologna, Italia

+39 051 6569381
www.steergroup.com

Redatto per:

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico
Meridionale
Dipartimento tecnico - Ufficio di Brindisi
Piazza V. Emanuele II 7, Brindisi

Il nostro rif.: 23726501

Il presente documento è stato preparato da Steer per Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Le informazioni contenute in questo documento sono da considerarsi riservate, ogni destinatario riconosce la riservatezza delle informazioni ivi incluse e si impegna a non diffonderle in alcun modo. Chiunque utilizzi una qualsiasi parte del presente documento senza l'espressa autorizzazione scritta da parte di Steer è da considerarsi responsabile per ogni eventuale perdita o danno che ne derivi. Steer ha effettuato le proprie analisi utilizzando tutte le informazioni disponibili al momento della redazione del presente documento e rileva come il sopraggiungere di nuovi dati e informazioni potrebbe alterare la validità dei risultati e delle conclusioni qui presentate. Steer non si ritiene pertanto responsabile per variazioni nelle conclusioni dovute ad eventi e circostanze attualmente non prevedibili, tra le quali gli impatti e l'evoluzione dell'emergenza COVID-19.



Indice

1	Introduzione	1
2	Il progetto e il contesto di riferimento	3
	Contesto	3
	Lo stato attuale.....	5
	Descrizione del progetto	6
	Valenza strategica e coerenza del progetto con gli strumenti di programmazione	10
	Stato del progetto e sostenibilità tecnico-amministrativa e gestionale	11
3	Metodologia di analisi.....	13
	Riferimenti normativi	13
	Metodologia di analisi	14
4	Analisi finanziaria.....	18
	Principali ipotesi	18
	Risultati.....	25
5	Analisi economica	28
	Principali ipotesi	28
	Risultati.....	33
6	Analisi del rischio e sensitività	36
7	Conclusioni	39

Appendici

- A Iter procedimentale
- B Dettagli sulla compatibilità ambientale dell'opera
- C Quadro Economico di progetto (€2020)

Figure

- Figura 2.1: Porto di Brindisi - Trend storico di passeggeri traghetti e crociere (2010-2019) 4
- Figura 2.2: Arrivi turistici e permanenza media (2010-2019). Confronto fra Brindisi e Puglia 4

Figura 2.3: Porto di Brindisi. Bacino portuale e principali collegamenti ferro e gomma	5
Figura 2.4: Planimetria dell'opera (evidenziata con il tratteggio) nel contesto del terminal traghetti di Costa Morena Ovest – Punta delle Terrare.	7
Figura 2.5: Planimetria di progetto - piano terra e piano primo	9

Tabelle

Tabella 3.1: Linee guida e riferimenti normativi	13
Tabella 4.1: Quadro economico (€2015)	19
Tabella 4.2: Diritti portuali dovuti dagli operatori marittimi (€2015)	20
Tabella 4.3: Canoni per l'uso delle aree demaniali – 2019 (€2015)	21
Tabella 4.4: Canoni per l'uso delle aree demaniali – Dal 2022 (€2015)	21
Tabella 4.5: Misura delle superfici.....	22
Tabella 4.6: Sintesi del canone totale annuo per servizi aggiuntivi di natura economica	22
Tabella 4.7: Effetto del <i>ramp-up</i> sull'incremento annuale di accosti.....	24
Tabella 4.8: Costi ammissibili e risultato operativo (€2015)	25
Tabella 4.9: Indicatori analisi finanziaria	25
Tabella 4.10: Analisi finanziaria (€ milioni, 2015 – valori attualizzati).....	26
Tabella 4.11: Funding gap.....	27
Tabella 5.1: Fattori di conversione dei costi finanziari	29
Tabella 5.2: Dettaglio dell'importo dei lavori (€2015) e dei relativi fattori di conversione	29
Tabella 5.3: Fattori di conversione per le altre voci del quadro economico	30
Tabella 5.4: Indicatori analisi economica	33
Tabella 5.5: Analisi economica (€ milioni, 2015 – valori attualizzati).....	34
Tabella 6.1: Analisi di sensitività (Analisi finanziaria - AF, Analisi Economica - AE).....	36
Tabella 6.2: Valori soglia	37
Tabella 6.3: Matrice del rischio.....	37

1 Introduzione

- 1.1 L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (il Cliente) intende sviluppare importanti progetti infrastrutturali per il potenziamento del porto di Brindisi. Il porto è parte del *comprehensive network* della rete TEN-T ed importante nodo marittimo della regione adriatico-ionica. Il Cliente ha in particolare pianificato il progetto di ristrutturazione e ampliamento del Terminal di Costa Morena (il progetto o l'intervento).
- 1.2 La presente relazione concerne l'analisi costi-benefici del progetto e ha l'obiettivo di effettuare una valutazione comparativa degli scenari progettuali (con e senza progetto) volta a fornire una stima dei costi e dei benefici economico-finanziari derivanti dell'intervento. L'analisi è funzionale a candidare il progetto a finanziamenti della Regione Puglia¹.
- 1.3 L'analisi costi-benefici è stata realizzata sulla base degli indirizzi forniti dalla Regione Puglia, della "Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento" per il periodo di programmazione 2014-2020 della Commissione Europea, nonché della relativa normativa europea applicabile.
- 1.4 La presente relazione aggiorna e sostituisce la precedente relazione del 13 luglio 2020, recependo le osservazioni del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Puglia del 7 giugno 2021².
- 1.5 Tutti i dati e le informazioni di input alla presente relazione sono stati forniti e verificati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.
- 1.6 Tutti gli importi e le analisi del presente report (se non indicato diversamente) sono in valuta €2015 come richiesto dal Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP); la conversione è basata sull'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) indicato dall'ISTAT.
- 1.7 La relazione presenta la metodologia, le ipotesi e i risultati dell'analisi costi-benefici ed è così strutturata:
 - il Capitolo 2 presenta il progetto, il contesto di riferimento e la sua valenza strategica in relazione agli strumenti di programmazione regionali e nazionali; analizza inoltre la sua sostenibilità dal punto di vista tecnico-amministrativo e gestionale;
 - il Capitolo 3 presenta la metodologia di analisi, ed in particolare il quadro normativo di riferimento utilizzato per l'analisi costi-benefici e le modalità di calcolo delle variabili finanziarie ed economiche del progetto;
 - il Capitolo 4 include l'analisi finanziaria; presenta il quadro economico dell'investimento, i dati di costo e ricavo, e i risultati dell'analisi in relazione agli indicatori finanziari di progetto;
 - il Capitolo 5 include l'analisi economica e presenta le principali ipotesi e i risultati in relazione agli indicatori di *performance* economica del progetto;

¹ Il presente report non include un parere legale sulla normativa che sottende alla erogazione del finanziamento da parte della Regione Puglia.

² Rif. Regione Puglia, Sezione Programmazione Unitaria, AOO_165/PROT 07/06/2021 – 0003556.

- il Capitolo 6 presenta l'analisi del rischio e di sensitività, ed in particolare individua i rischi di progetto e valuta la robustezza del modello di analisi sviluppato;
- Il Capitolo 7 include le conclusioni.

2 Il progetto e il contesto di riferimento

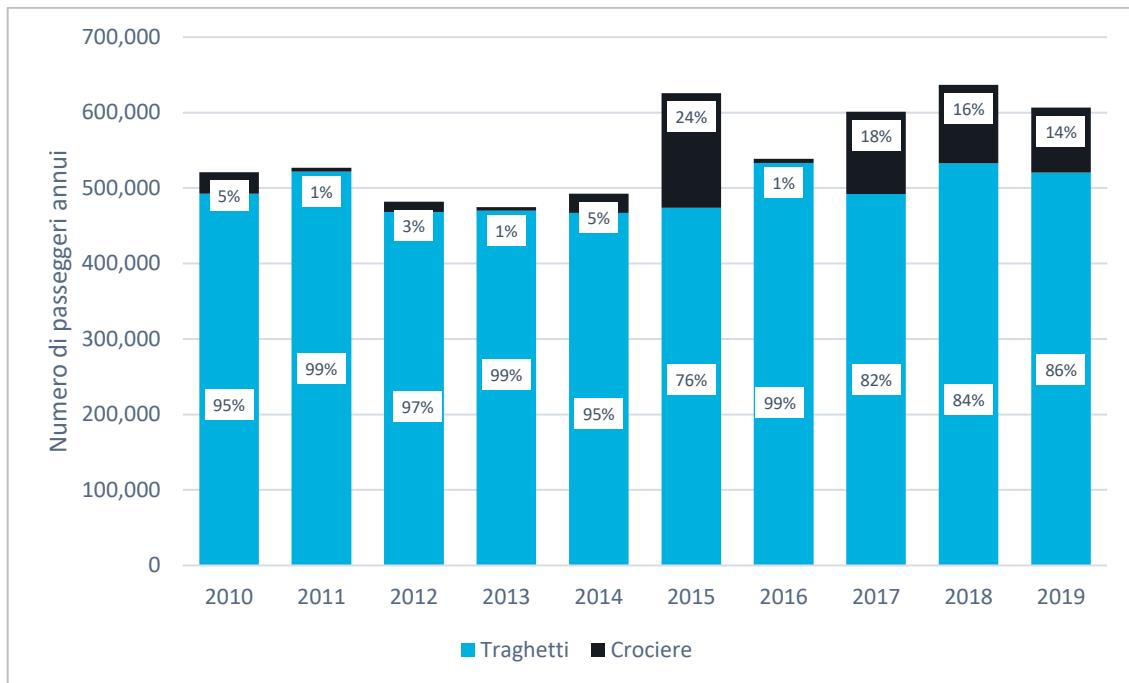
Contesto

- 2.1 Il progetto si integra dal punto di vista strategico, strutturale ed operativo nel più ampio quadro di interventi volti al potenziamento delle infrastrutture portuali per i traffici commerciali e turistici, con l'obiettivo di puntare potenziamento competitivo del Porto di Brindisi, che ha rappresentato il 38% degli accosti dell'intero sistema portuale nel 2019. La posizione geografica strategica lo rende un nodo di interazione fra il territorio pugliese, e più in generale nazionale, ed i Paesi affacciati sul mare Adriatico e Ionio.
- 2.2 Molteplici documenti di pianificazione già adottati dall'Autorità di Sistema Portuale hanno analizzato e confermato la vocazione del porto ai traffici traghetti e crociere, e in tal senso definito la coerenza del progetto del nuovo terminal di Costa Morena rispetto al contesto portuale e territoriale di riferimento, in particolare:
- **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS)**, che definisce gli obiettivi di sviluppo ed i contenuti di pianificazione a scala di sistema, in coerenza con il Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, gli orientamenti europei in tema di portualità e il Piano Strategico Nazionale delle Portualità e della Logistica (PSNPL). In particolare, il documento considera l'intervento del nuovo Terminal di Costa Morena un progetto già in corso d'opera, poiché l'*iter* tecnico/amministrativo è già stato avviato, e necessario per traghettare il potenziamento dei servizi ai passeggeri;
 - **Piano Regolatore del Sistema Portuale (PRP)**, che definisce l'attuazione del PSNPL e del DPSS a livello locale per ciascun singolo porto del sistema portuale. La stazione marittima trova piena rispondenza con la pianificazione portuale vigente, è compatibile con la destinazione del PRG e non è in contrasto con le destinazioni d'uso dell'area in questione prevista dal PRP.
 - **Piano Operativo Triennale (POT) 2020-2022**, che è lo strumento per definire le priorità della politica degli investimenti infrastrutturali. Il POT, approvato con Delibera n. 14 del Comitato di Gestione in data 22/12/2020, richiama la necessità di proseguire l'*iter* progettuale della nuova stazione marittima, definita una infrastruttura non solo a supporto delle operazioni e attività portuali che interessano l'area di Costa Morena Ovest (che ormai da tempo in maniera strutturale costituisce il polo dedicato ai traghetti nel Porto di Brindisi), ma essenziale per l'intera infrastruttura portuale. Tale progetto era inoltre già presente nel POT 2017-2019.
- 2.3 Nel periodo 2010-2019 il porto di Brindisi ha registrato una crescita media annua nel numero di passeggeri totali (traghetti e crociere) pari al 2%, dovuta sia al marcato incremento dei passeggeri da navi da crociera (+13%), sia dall'aumento dei passeggeri dei traghetti. La componente di traffico relativa ai traghetti è tuttavia decisamente più consistente di quella relativa alle crociere e nell'ordine di grandezza fra l'85% e il 90% dei traffici complessivi.

2.4

La seguente Figura mostra le crescute delle due componenti di traffico ed evidenzia come nel periodo 2015-2019 i traffici traghetti di tutta l'infrastruttura portuale, anche se soggetti a fluttuazioni annuali, siano cresciuti ad un tasso medio annuo superiore al 2%.

Figura 2.1: Porto di Brindisi - Trend storico di passeggeri traghetti e crociere (2010-2019)

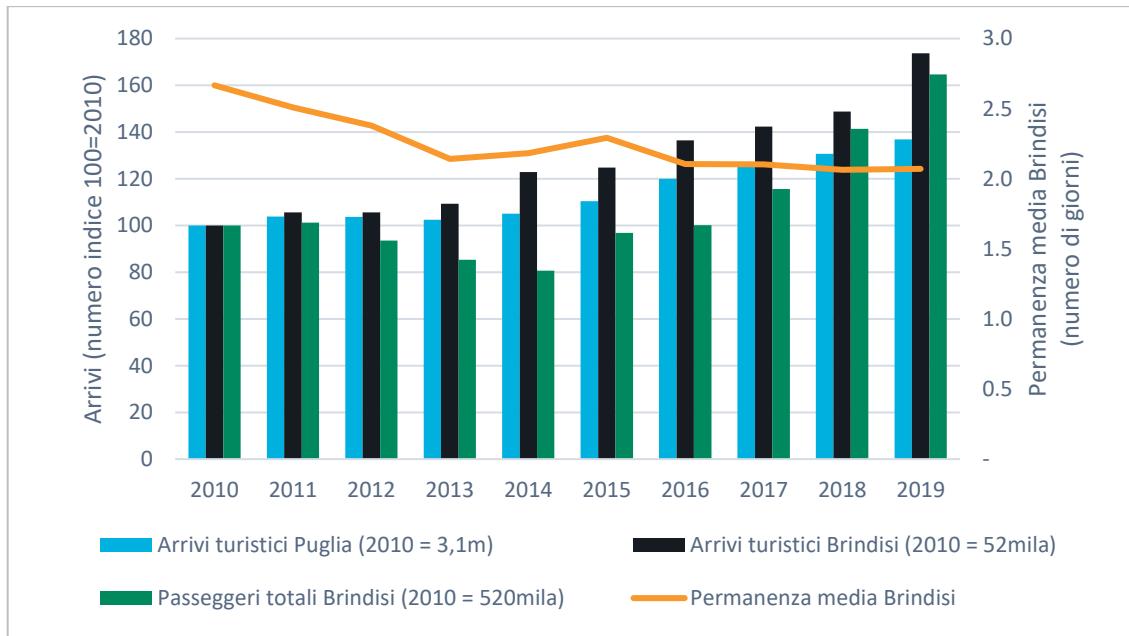


Fonte: Camera di Commercio Brindisi e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

2.5

La seguente Figura mostra l'andamento di arrivi e presenze turistiche nel periodo 2010-2019 e come la città di Brindisi abbia registrato una crescita media più marcata (6,3%) rispetto alla media regionale (3,5%).

Figura 2.2: Arrivi turistici e permanenza media (2010-2019). Confronto fra Brindisi e Puglia



Fonte: Ufficio Statistico Regione Puglia, Osservatorio del turismo, dati annuali

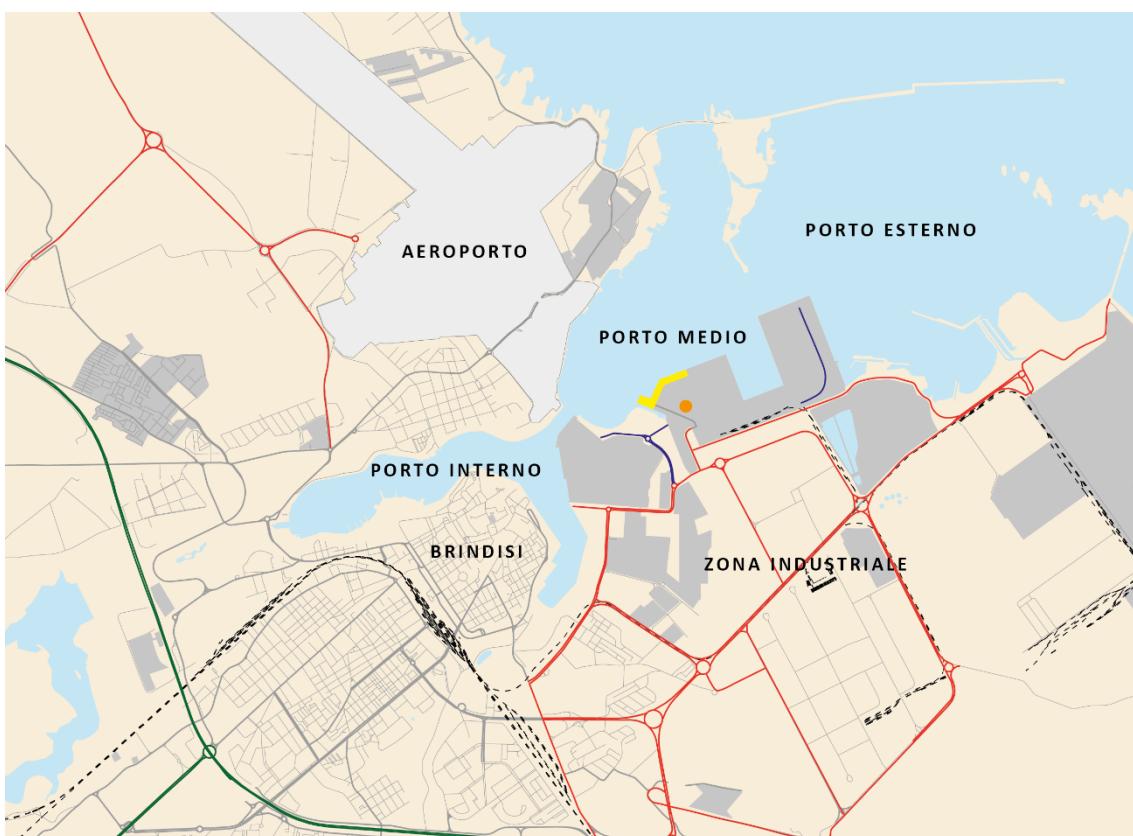
2.6 Nonostante gli arrivi e le presenze turistiche dipendano da molteplici fattori, si nota la correlazione tra andamenti dei traffici portuali e arrivi turistici. In tal senso l'infrastruttura portuale ha un rilevante ruolo economico per l'economia della città di Brindisi, e più in generale per lo sviluppo dell'intera Regione Puglia per la quale il turismo incide in maniera significativa sull'economia regionale.

Lo stato attuale

2.7 L'area portuale oggetto di intervento è facilmente raggiungibile con l'auto privata in circa 10 minuti dalle principali arterie stradali. STP (Società Trasporti Pubblici) Brindisi fornisce inoltre collegamenti tra l'area di S. Apollinare, la stazione ferroviaria e l'Aeroporto di Brindisi con cadenza di 30 minuti. La seguente Figura mostra il bacino portuale ed in particolare:

- in verde l'arteria stradale a scorrimento veloce SS 379 Bari-Lecce (E55);
- in rosso la viabilità stradale primaria di raccordo al porto;
- in nero la linea ferroviaria esistente, che è oggetto di rivisitazione;
- in blu le nuove connessioni all'area portuale;
- in arancione la localizzazione dell'attuale terminal passeggeri;
- in giallo l'area occupata dagli accosti di Punta delle Terrare.

Figura 2.3: Porto di Brindisi. Bacino portuale e principali collegamenti ferro e gomma



Fonte: Elaborazione Steer su dati dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

2.8 Il Terminal esistente è costituito da una serie di strutture localizzate nel porto medio, che è l'area del porto con funzione commerciale adibita prevalentemente all'attracco di navi traghetti e Ro-Ro. In particolare, le funzioni di accoglienza, controllo e smistamento dei flussi di passeggeri sono distribuite su spazi differenti a seconda della destinazione dei passeggeri: in un'area più ampia si trova l'attuale stazione marittima con una struttura dedicata

all'imbarco/sbarco dei passeggeri dei Paesi dell'area Schengen (principalmente Italia e Grecia): tale area include anche uno spazio per ristoro e biglietterie; in un'area separata dalla precedente, raggiungibile in 5 minuti a piedi, sono gestiti i flussi degli imbarchi/arrivi dai Paesi extra Schengen (soprattutto Albania).

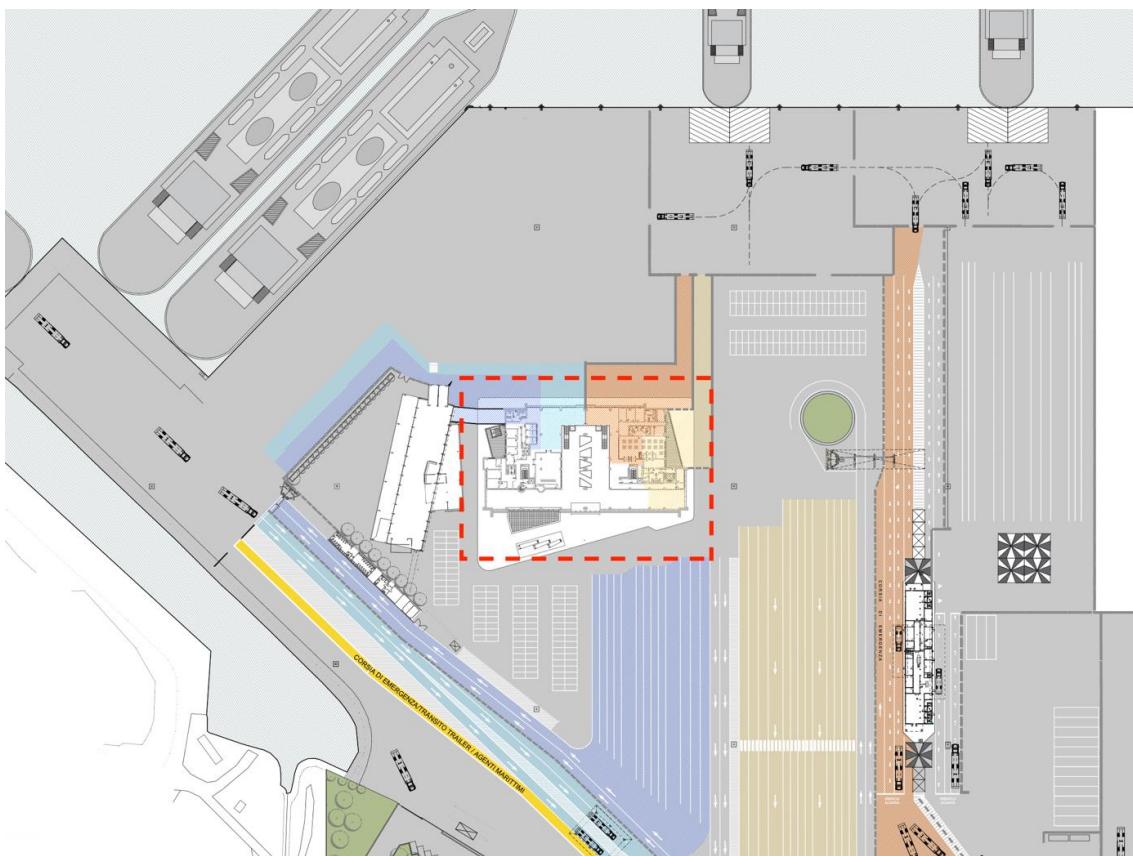
- 2.9 Questi seconda tipologia di passeggeri, che nel 2019 ha rappresentato oltre la metà dei passeggeri totali su navi traghetto, dopo aver effettuato il check-in presso la biglietteria del terminal effettua le procedure di controllo e attende l'imbarco nell'area dedicata ai traffici extra Schengen: la qualità del servizio offerto e percepito dai passeggeri e l'efficienza dei controlli con l'attuale configurazione risultano negativamente impattate, specialmente durante i periodi estivi di maggiore afflusso di utenza, a causa della frammentazione delle attività propedeutiche all'imbarco e delle relative strutture.
- 2.10 Inoltre, negli ultimi due anni 2018 e 2019 si è verificato un incremento nel numero di accosti di traghetti e del flusso di passeggeri, complessivamente aumentato del 15% (21,5% per Schengen, 10,2% per extra Schengen), rendendo la gestione dei flussi nel Terminal esistente e nelle aree circostanti più complessa.

Descrizione del progetto

- 2.11 Il progetto del nuovo Terminal di Costa Morena si inserisce nella strategia di valorizzazione dell'intero Porto Medio di Brindisi ed è strettamente sinergico rispetto al progetto di completamento degli accosti portuali di S. Apollinare per navi traghetto e Ro-Ro. La localizzazione del nuovo Terminal è prevista adiacente alla struttura attuale (come riportato nella seguente Figura che mostra in rosso l'area del nuovo Terminal e a sinistra il terminal esistente); quest'ultimo verrà demolito una volta completato il progetto.
- 2.12 Con la realizzazione della struttura si intende dotare il porto di una moderna ed efficiente stazione marittima con l'obiettivo di incrementare l'efficacia delle attività di controllo (esercizio dei pubblici poteri) e il livello di servizio al passeggero. Si evidenzia che il progetto è principalmente orientato al miglioramento delle condizioni operative per l'esercizio dei pubblici poteri di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale e di altri enti a questi preposti (Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza e Polizia); il progetto consentirà di concentrare tutti i flussi dei traghetti in un unico edificio e riorganizzare gli spazi esterni per l'imbarco e sbarco dei veicoli. La misura degli spazi da dedicare a strutture accessorie e complementari di natura commerciale è inferiore al 20% della sua capacità (attività ancillari). Inoltre, il nuovo Terminal non rientra nella fattispecie degli aiuti di stato³.
- 2.13 La struttura, a servizio sia delle banchine esistenti sia quelle di nuova realizzazione a S. Apollinare, ha inoltre l'obiettivo di supportare i controlli di security derivanti dall'incremento dei traffici del Porto, soprattutto nei periodi di picco.
- 2.14 Nel presente studio si ipotizza che il progetto non generi incrementi dei traffici di passeggeri e veicoli (il progetto del Nuovo Terminal è strumentale ad accogliere maggiori traffici ma di per sé non genera un aumento dei flussi di passeggeri); tali incrementi sono infatti generati dal progetto di completamento degli accosti portuali per navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare, che rientra nello scenario programmatico della presente analisi.

³ Fonte: Regione Puglia, Nota Protocollo 24/01/2020 - 0000356 Segreteria Generale della Presidenza, Sezione Affari Istituzionali e Giuridici, Struttura *Distinct Body*, inviata al Dipartimento mobilità, qualità urbana opere pubbliche, ecologia e paesaggio, Sezione trasporto pubblico e grandi progetti.

Figura 2.4: Planimetria dell'opera (evidenziata con il tratteggio) nel contesto del terminal traghetti di Costa Morena Ovest – Punta delle Terrare.



Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

- 2.15 Il Terminal di Costa Morena gestisce i flussi passeggeri dei traghetti da/per la Grecia e l’Albania. Il progetto di riqualificazione si focalizza sulla realizzazione di una nuova stazione marittima adiacente al Terminal che attualmente ospita i passeggeri dei traffici Schengen, di fronte alle banchine di Costa Morena - Punta Terrare.
- 2.16 Il progetto interessa 5.224 metri quadrati ed è principalmente dedicato all’esercizio di pubblici poteri volti alla sicurezza e al controllo dei flussi di passeggeri e merci dello scalo marittimo: la superficie destinata ad attività commerciali (Agenzie Marittime, sala conferenze ed aree accoglienza e ristoro) corrisponde a 947 metri quadrati, ovvero al 18,13% della superficie complessiva.
- 2.17 I principali obiettivi del progetto sono:
- riorganizzare il Terminal al fine di migliorare le condizioni operative per l’esercizio di pubblici poteri, in particolare l’efficacia e l’efficienza delle attività di controllo dei traffici Schengen ed extra-Schengen svolte da Polizia di Frontiera, Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza, e di quelle relative alla *security* svolte dall’Autorità di Sistema Portuale (obiettivo prioritario perseguito grazie alla realizzazione di spazi in un’unica struttura per l’esercizio dei pubblici poteri);
 - incrementare la qualità dei servizi offerti ai passeggeri e migliorare la loro esperienza di viaggio, con particolare riferimento al livello di servizio dei passeggeri (soprattutto extra-Schengen), che potranno imbarcarsi direttamente dal nuovo Terminal;

- dotare il porto di un Terminal in grado di aumentare la flessibilità nella gestione lato terra di arrivi e partenze contemporanee di più navi, riducendo i tempi di attesa per i controlli di imbarchi / sbarchi (specialmente per quanto riguarda i flussi extra-Schengen);
- realizzare ulteriori spazi per strutture accessorie e complementari alle attività di controllo e *security*.

2.18 Fra i principali beneficiari rientrano:

- le autorità preposte alle attività di controllo, ed in particolare Polizia di Frontiera, Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza, che potranno beneficiare di un incremento dell'efficienza e dell'efficacia delle proprie attività⁴;
- i passeggeri, che potranno beneficiare di una infrastruttura moderna in grado di incrementare il livello di servizio (in particolare in riferimento alle attività di controllo e al tempo che intercorre tra *check-in* e controlli) e la qualità della permanenza nel Terminal rispetto alle condizioni attuali.

2.19 Le seguenti Figure presentano in dettaglio la planimetria di progetto. Le aree in arancione evidenziano gli spazi ad uso commerciale.

2.20 Il quadro economico complessivo risultante dalla progettazione esecutiva affidata il 20 marzo 2020 è pari a 15,3 milioni di €, di cui circa € 2,3 milioni di somme a disposizione⁵.

⁴ Il progetto prevede la concentrazione dei controlli dei passeggeri (Schengen ed extra-Schengen) nello stesso edificio.

⁵ Nota: i costi di investimento sopra indicati hanno valuta €2015 e corrispondono a 15,9 milioni di € in valuta €2020. Tutti gli importi fanno riferimento al Quadro Economico di Progetto fornito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Figura 2.5: Planimetria di progetto - piano terra e piano primo



Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Valenza strategica e coerenza del progetto con gli strumenti di programmazione

- 2.21 Il progetto presenta forte coerenza con molteplici strumenti di programmazione, come di seguito descritto.
- Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti**
- 2.22 Il progetto, oltre ad essere censito nel quadro riepilogativo del Piano attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti (con codice P4006), presenta piena coerenza con tale Piano in riferimento all’obiettivo di miglioramento della mobilità delle persone e dell’accessibilità del territorio regionale.
- 2.23 In particolare, il progetto potenzia le infrastrutture portuali per il traffico passeggeri dei traghetti di linea ed i servizi di supporto, ed è pertanto pienamente coerente con quanto previsto dall’Articolo 25 “Azioni per la mobilità delle persone” del Piano Attuativo (paragrafo 10.2.1) che prevede appunto il potenziamento delle infrastrutture portuali per garantire la competitività portuale.

Patto per lo sviluppo della regione Puglia

- 2.24 Il Patto sottoscritto tra Regione Puglia e Governo nel 2016 ha l’obiettivo di garantire un efficace coordinamento tra i diversi strumenti di programmazione e di pianificazione e tra le diverse fonti finanziarie disponibili, nonché tra i diversi soggetti istituzionali interessati, al fine di sviluppare interventi strategici per il territorio pugliese.
- 2.25 Il progetto presenta una forte coerenza con due fondamentali linee di sviluppo del Patto:
- Infrastrutture: il progetto supporta il miglioramento della mobilità dei passeggeri, in quanto si inquadra in una strategia di sviluppo dei traffici portuali e di incremento della capacità di accogliere maggiori flussi passeggeri;
 - Sviluppo economico e produttivo: il progetto supporta la connettività del territorio in quanto è funzionale a garantire la capacità di gestire con più alti livelli di servizio i passeggeri in arrivo e partenza, e più in generale a garantire di potere accogliere flussi incrementalì.

Accordo di Partenariato 2014-2020 e Programma Operativo Puglia FESR 2014-2020

- 2.26 L’Accordo di Partenariato 2014-2020 tra Italia e Unione Europea⁶ ha l’obiettivo strategico di rafforzare l’infrastruttura portuale e migliorare i servizi di trasporto. In particolare l’Azione 7.2.2 si focalizza sul potenziamento delle infrastrutture e delle attrezzature portuali di interesse regionale, inclusa la loro operatività.
- 2.27 L’obiettivo 7 dell’Accordo si concretizza nell’Azione 7.4 del Programma Operativo Puglia FESR 2014-2020 che prevede “interventi per la competitività del sistema portuale”. Il progetto mira a migliorare le capacità operative del porto di Brindisi potenziandone le infrastrutture ed è pertanto pienamente coerente con l’Accordo di Partenariato 2014-2020 e il Programma Operativo Puglia FESR 2014-2020.

⁶ Accordo di Partenariato Italia - Unione Europea 2014-2020.

Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica

- 2.28 Il Piano include tra le proprie finalità quella di “migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone”. In particolare prevede 10 obiettivi, declinati in altrettante azioni volte a fare leva sul sistema portuale nazionale e del mezzogiorno per favorire la crescita economica.
- 2.29 Il progetto è strettamente coerente con i seguenti obiettivi del Piano:
- Semplificazione e snellimento (Obiettivo n. 1): il progetto mira velocizzare i controlli e le procedure del porto;
 - Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali (Obiettivo n. 5): il progetto potenzia le infrastrutture del porto di Brindisi e le sue *performance* in termini di capacità di accogliere maggiori flussi di passeggeri.

Stato del progetto e sostenibilità tecnico-amministrativa e gestionale

Sostenibilità tecnico-amministrativa

- 2.30 Il progetto ha scontato ritardi nella realizzazione dovuti a molteplici eventi a partire dall'approvazione del progetto definitivo nel 2010⁷ e dall'aggiudicazione definitiva dei lavori nel 2011⁸. I ritardi sono legati a problematiche relative alla realizzazione dei lavori, ad un procedimento dell'autorità giudiziaria e ad un contenzioso con l'aggiudicatario dell'appalto.
- 2.31 In particolare l'Autorità di Sistema Portuale ha risolto il contratto con l'aggiudicatario nel settembre 2018. Il successivo scorrimento della graduatoria di gara non ha avuto esito positivo⁹ in quanto in base alle verifiche ex Articolo 38 del Decreto Legislativo 163/2006, il raggruppamento di imprese che aveva manifestato la volontà di realizzare l'appalto è risultato impossibilitato a contrarre nell'ambito della procedura.
- 2.32 In considerazione della necessità dell'Autorità di Sistema Portuale di aggiornare il progetto esecutivo alle sopravvenute disposizioni normative ed alle nuove esigenze della in termini di riorganizzazione interna degli spazi della struttura, è stata affidata nel marzo 2020 la nuova progettazione esecutiva.
- 2.33 L'aggiornamento del progetto, insieme all'ultimazione delle attività di verifica della consistenza, consentirà di procedere all'approvazione dello stesso previa verifica e approvazione, quest'ultima con l'ausilio del modulo procedimentale della conferenza dei servizi ex articolo 27 del Decreto Legislativo 50/2016.
- 2.34 Per quanto concerne l'*iter* autorizzativo, l'Autorità di Sistema Portuale ritiene che le modifiche che interverranno nell'ambito dell'attuale attività di progettazione non influiscano su quanto già ottenuto in termini di autorizzazioni con specifico riferimento alla localizzazione in base all'ex Articolo 3 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994 e all'autorizzazione paesaggistica.
- 2.35 Infatti, l'impostazione progettuale finale è coerente con il progetto autorizzato al netto di una riorganizzazione interna della Stazione Marittima che consentirà di ottimizzare i flussi di traffico dei passeggeri permettendo anche di gestire quelli diretti o provenienti dai Paesi extra

⁷ Rif. Decreto Presidenziale n. 211 del 16 Giugno 2010.

⁸ Rif. Decreto Presidenziale n. 52 del 10 Febbraio 2011.

⁹ Rif. Determina Presidenziale n. 21 del 22 gennaio 2020.

Schengen. Tale modifica non varia il dimensionamento complessivo della struttura, ma consente di ridurre l'utilizzo delle strutture attualmente operative, non rivelatesi adeguate ai traffici che caratterizzano lo scalo nei periodi di maggior afflusso, specie in termini di comfort dei passeggeri e di adeguatezza dei servizi erogati da Enti e Forze dell'ordine istituzionalmente competenti per l'esecuzione dei controlli.

- 2.36 In Appendice A sono riportati i dettagli dell'*iter* procedimentale del progetto.
- 2.37 A seguito del completamento dell'attività di progettazione, sono stati ridefiniti il cronoprogramma di avanzamento fisico-finanziario dell'intervento ed il quadro economico in ragione del nuovo importo dei lavori indicato nel precedente paragrafo “Descrizione del progetto”.

Sostenibilità gestionale

- 2.38 La gestione dell'infrastruttura dopo la sua realizzazione è in capo all'Autorità di Sistema Portuale, che è il soggetto giuridicamente responsabile della sua operatività. Non sono al momento previste concessioni dell'intero Terminal, ma concessioni, come per la struttura attuale, per specifici spazi del Terminal.
- 2.39 Si evidenzia come l'intervento abbia la finalità prioritaria di miglioramento delle condizioni operative per l'esercizio di pubblici poteri, in termini di attività di *security* e controllo in relazione ai traffici Schengen ed extra-Schengen. In particolare l'intervento include la realizzazione di spazi per le attività dell'Agenzia delle Dogane, della Guardia di Finanza e della Polizia di Frontiera, nonché per le attività di *security* dell'Autorità di Sistema Portuale.

Compatibilità ambientale

- 2.40 Il progetto interessa 5.224 mq suddivisi su due piani; sarà ubicato in spazi già totalmente antropizzati.
- 2.41 Dal punto di vista dei benefici ambientali, il progetto avrà una maggiore efficienza rispetto alla soluzione attuale poiché sarà dotato di nuovi impianti che garantiranno migliore efficienza di consumi energetici e concentrerà i passeggeri in un'unica struttura, ottimizzando i consumi, le risorse e migliorando il confort percepito.
- 2.42 Per quanto concerne lo stato procedurale relativo agli aspetti di compatibilità ambientale dell'opera rimanda all'Appendice B.

3 Metodologia di analisi

Riferimenti normativi

- 3.1 La seguente Tabella elenca le fonti normative europee considerate per l'analisi costi-benefici. Si evidenzia come le analisi sviluppate abbiano tenuto in considerazione le definizioni e le linee guida della Commissione Europea per lo sviluppo dell'analisi finanziaria, ma come il progetto non ricada nella fattispecie degli aiuti di stato, secondo quanto definito dalla Regione Puglia¹⁰.
- 3.2 Per ciascuna fonte normativa sono inoltre specificati gli articoli pertinenti all'analisi e una breve descrizione.

Tabella 3.1: Linee guida e riferimenti normativi

Fonte	Titolo / principale contenuto	Riferimento	Descrizione
Linee guida			
Commissione Europea, DG Regio - Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento, Strumento di valutazione economica per la politica di coesione 2014-2020 (2015)	Linee guida della Commissione Europea per l'elaborazione dell'Analisi Costi-Benefici	-	Le linee guida includono la metodologia di riferimento per lo sviluppo di analisi costi-benefici ed in particolare per la stima di domanda e per le analisi finanziaria, economica e del rischio.

¹⁰ Regione Puglia, Nota Protocollo 24/01/2020 - 0000356 Segreteria Generale della Presidenza, Sezione Affari Istituzionali e Giuridici, Struttura *Distinct Body*, inviata al Dipartimento mobilità, qualità urbana opere pubbliche, ecologia e paesaggio, Sezione trasporto pubblico e grandi progetti.

Fonte	Titolo / principale contenuto	Riferimento	Descrizione
Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP) - Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017)	Linee guida, predisposte ai sensi del Decreto Legislativo 228/2011 Art.8	-	Le linee guida sono orientate ad una programmazione trasparente e fortemente incentrata sulle valutazioni di utilità delle opere, in coerenza con gli obiettivi strategici della politica dei trasporti nazionale.
Riferimenti normativi			
Regolamento UE n. 480/2014	Integra il regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca	Articoli 15-19 ed Allegato I	È la base normativa di riferimento che stabilisce le disposizioni ad integrazione del regolamento (UE) n. 1303/2013 (in particolare Art. 61 - Operazioni che generano entrate nette dopo il loro completamento) in riferimento al metodo di calcolo delle entrate nette. L'analisi finanziaria è stata sviluppata secondo il metodo delle entrate nette attualizzate. Il regolamento include inoltre il riferimento per l'utilizzo del periodo temporale di 25 anni per il calcolo delle entrate nette per progetti relativi a Porti ed Aeroporti.

Fonte: Analisi Steer

Metodologia di analisi

Principali ipotesi

- 3.1 L'elaborazione dell'analisi costi benefici si basa su un approccio incrementale fra scenario programmatico e progettuale. Sono stati presi in considerazione i seguenti scenari alternativi:
- *Baseline scenario* (scenario “without project”): tale scenario assume che le operazioni portuali proseguano senza la riqualificazione del Terminal ma con l'entrata in esercizio del completamento degli accosti portuali di S. Apollinare;
 - Scenario di progetto (scenario “with project”): tale scenario prevede la realizzazione degli interventi progettuali di cui al Capitolo 2 “Il progetto e il contesto di riferimento”.
- 3.2 I seguenti paragrafi descrivono la metodologia utilizzata per l'elaborazione delle analisi finanziaria ed economica.

Analisi finanziaria

- 3.3 Come riportato nella nota del *Distinct Body* della Regione Puglia¹¹, l'intervento di progetto “è principalmente orientato al miglioramento delle condizioni operative per l'esercizio di pubblici poteri di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale e di altri Enti/istituzioni che svolgono funzioni pubbliche inerenti l'imbarco e lo sbarco di merci e passeggeri” ed “include la realizzazione di spazi che consentiranno all'Agenzia delle Dogane, alla Guardia di Finanza e alla Polizia l'esercizio delle funzioni essenziali nell'ambito della sicurezza e del controllo dei traffici”.
- 3.4 Il progetto ricade al di fuori della fattispecie degli aiuti di Stato, dato che gli spazi da dedicare a strutture accessorie e complementari alla finalità principale dell'infrastruttura (quella dell'esercizio di pubblici poteri) sono in misura inferiore al 20% della capacità della stessa e pertanto le attività economiche nel Terminal risultano marginali (principio di “ancillarity”).
- 3.5 L'analisi finanziaria è stata sviluppata sulla base dei dati di input relativi a costi e ricavi forniti dal Cliente; tali dati non sono stati verificati da Steer.
- 3.6 Dal punto di vista metodologico, si è tenuto in considerazione che il progetto genera entrate nette dopo il completamento (Art. 61 del Regolamento (UE) n. 1303/2017). È stata analizzata la differenza tra le entrate attualizzate e i costi di esercizio attualizzati nel corso dell'intera vita economica dell'investimento. Secondo la normativa europea i costi di esercizio comprendono costi quali i costi del personale, dei materiali, dei servizi appaltati, delle comunicazioni, dell'energia, della manutenzione, di affitto e di amministrazione, ma non i costi di ammortamento e di finanziamento se questi sono stati inclusi negli aiuti agli investimenti.
- 3.7 Ai fini della determinazione del risultato operativo si devono quindi confrontare:
- i flussi di cassa positivi direttamente a carico degli utenti (ad esempio generati da tariffe a carico degli utenti, dalla vendita o la locazione di terreni o immobili, ...);
 - i costi operativi, cioè determinati dall'attività svolta, che danno luogo ad uscite finanziarie.
- 3.8 I flussi di cassa generati dall'attività svolta devono inoltre essere analizzati in riferimento ad un periodo temporale determinato e attualizzati con un tasso di riferimento definito. I seguenti paragrafi forniscono maggiori dettagli su tali variabili.

Vita utile dell'investimento

- 3.9 La vita economica dell'investimento deve intendersi riferita al periodo di ammortamento dell'infrastruttura che di norma è legata alle specificità del settore di intervento. Il numero di anni da prendere a riferimento, di norma non inferiore a 10 anni e non superiore a 30, è connesso alla vita economica dell'investimento, tenendo conto della sua durata fisica e della sua utilità tecnico-economica. Il presente studio è pienamente allineato con l'Allegato I del Regolamento (UE) n. 480/2014 che indica un periodo di riferimento pari a 25 anni per infrastrutture portuali e aeroportuali.

Valore residuo

- 3.10 Se l'opera oggetto di analisi ha una vita utile superiore a 25 anni, il valore residuo dell'opera deve essere inserito fra le voci di entrata.
- 3.11 Nel caso del progetto in esame, il valore residuo è stato stimato considerando una vita nominale di progetto dell'opera di 50 anni, coerentemente con quanto indicato dalle Norme

¹¹ Fonte: Si veda nota 16.

Tecniche delle Costruzioni¹² che suggeriscono di considerare un minimo di 50 anni per opere con livelli di prestazione ordinari.

Il tasso di attualizzazione

- 3.12 Il tasso di attualizzazione dei flussi di cassa è indicato nelle linee guida della Commissione Europea¹³. Per l'attualizzazione dei flussi di cassa dell'analisi finanziaria è stato utilizzato il tasso di riferimento del 4% in termini reali recependo le osservazioni del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Puglia del 7 giugno 2021.
- 3.13 Il valore attuale netto finanziario dell'investimento (VANF) e il tasso di rendimento finanziario dell'investimento (TIRF) confrontano i costi di investimento con le entrate nette e misurano la capacità delle entrate nette generate dal progetto di ripagare l'investimento iniziale, indipendentemente dalle fonti o dai metodi con cui è finanziato.
- 3.14 Il valore attuale netto finanziario dell'investimento è stato calcolato come la somma risultante dalla deduzione dei costi operativi e d'investimento del progetto attualizzati e dal valore attualizzato delle entrate previste. Il tasso di rendimento finanziario dell'investimento corrisponde invece a quello specifico tasso di interesse che rende nullo il valore attuale netto dell'investimento.

Analisi economica

- 3.15 Il concetto su cui si basa l'analisi economica è la misura delle variazioni di *surplus* sociale che la realizzazione di un progetto o l'implementazione di una politica, di qualsiasi tipo, genera per la società. Come per l'analisi finanziaria, anche quella economica è fondata sull'approccio incrementale.
- 3.16 Nella misura del *surplus* sociale entrano sia gli eventuali costi privati dei cittadini (es. tempo, costi monetari), che eventuali effetti di carattere socio-economico, i quali, oltre a contribuire alla qualità della vita della comunità coinvolta, contribuiscono a determinare la sostenibilità complessiva dell'intervento.
- 3.17 Quando il *surplus* aumenta dallo scenario programmatico a quello progettuale, la collettività ottiene un aumento del proprio benessere; perciò, se vi sono le risorse per realizzarlo, il progetto è socialmente vantaggioso e dovrebbe essere realizzato.
- 3.18 La misura di questo *surplus* è condotta attraverso la monetizzazione di tutte le voci di costo coinvolte dal progetto, sia per quanto riguarda i costi a cui corrisponde un effettivo esborso monetario, sia per le voci non tangibili (es. il risparmio di tempo).
- 3.19 Altro elemento chiave è l'attualizzazione di costi e benefici futuri, attraverso l'utilizzo di un saggio di sconto sociale. Questo concetto traduce il fatto che un beneficio goduto oggi è sotto tutti i punti di vista preferibile ad un beneficio uguale goduto in futuro; l'opposto avviene per i costi.

¹² Fonte: Norme Tecniche delle Costruzioni (NTC 2018).

¹³ Fonte: Commissione Europea, Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento, Strumento di valutazione economica per la politica di coesione 2014-2020.

- 3.20 I benefici economici riguardano l'insieme di risorse reali addizionali di cui la collettività nel suo complesso, ed in particolare gli utenti del nuovo Terminal di Costa Morena, potranno disporre grazie alla realizzazione della nuova opera. I benefici che sono classificati in:
- benefici diretti, cioè i benefici ricadenti direttamente sugli utenti del progetto;
 - benefici indiretti, cioè i benefici ricadenti indirettamente sulla collettività; evidenziamo come nel caso in esame non siano presenti benefici indiretti;
- 3.21 I costi economici sono invece costituiti dal valore sociale delle risorse sottratte ad usi alternativi, sia nella fase di realizzazione che di esercizio. Anche in questo caso possono essere individuati:
- costi diretti, ossia il valore sociale delle risorse direttamente necessarie per realizzare la nuova infrastruttura ed assicurarne la manutenzione/gestione;
 - costi indiretti, costituiti dalle eventuali esternalità negative associate alla realizzazione ed all'utilizzo della nuova opera.
- 3.22 Evidenziamo come nel caso in esame non siano presenti costi economici.
- 3.23 Una volta quantificati e valutati in termini monetari tutti i costi e i benefici del progetto, è possibile misurarne la performance economica attraverso i seguenti indicatori:
- Valore Attuale Netto (VAN): differenza tra benefici e costi sociali totali attualizzati, attraverso il saggio di sconto sociale;
 - Rapporto B/C: il rapporto tra benefici e costi economici attualizzati;
 - Tasso Interno di Rendimento (TIR): il tasso che rende il VAN pari a zero; nell'Analisi economica deve essere positivo per giustificare l'intervento.

Il saggio di sconto sociale

- 3.24 Conformemente a quanto riportato nell'Allegato III del Regolamento di esecuzione sul modulo di domanda e sulla metodologia dell'analisi i costi-benefici¹⁴, le linee guida della Commissione Europea¹⁵ consigliano di utilizzare un saggio di sconto sociale del 5% per i grandi progetti promossi nei Paesi beneficiari del Fondo di Coesione per il periodo di programmazione 2014-2020 e del 3% per gli altri Paesi. Coerentemente con le linee guida europee per il progetto in esame è stato considerato un saggio di sconto sociale del 3%.

¹⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/207 della Commissione del 20 gennaio 2015 recante modalità di esecuzione del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.

¹⁵ Fonte: Commissione Europea, Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento, Strumento di valutazione economica per la politica di coesione 2014-2020.

4 Analisi finanziaria

Principali ipotesi

- 4.1 L'analisi finanziaria è stata sviluppata nell'ottica del soggetto realizzatore dell'opera (investitore), ovvero l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, coerentemente con quanto indicato dalla "Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento" della Commissione Europea.
- 4.2 Gli obiettivi dell'analisi sono:
- determinare la redditività finanziaria del progetto nel suo complesso attraverso la stima del Valore Attuale Netto Finanziario (VANF) e del Saggio di Rendimento Interno Finanziario (SRIF);
 - determinare il risultato operativo dell'investimento relativo all'orizzonte temporale dell'analisi.
- 4.3 Il periodo di riferimento considerato per la valutazione dell'investimento è di 25 anni, di cui 3 di cantiere per la realizzazione dell'opera (dal 2021 al 2023) e 22 di esercizio (dal 2024 al 2045).
- 4.4 I flussi di cassa generati dal progetto di investimento sono stati determinati a prezzi costanti convertendo i valori in valuta €2015 tramite le medie annue dell'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) indicato dall'ISTAT.
- 4.5 Le analisi considerano l'attualizzazione dei valori con un tasso del 4%, coerentemente con quanto indicato dalle linee guida della Commissione Europea.
- 4.6 I seguenti paragrafi descrivono nel dettaglio le voci di costo e ricavo che hanno consentito di determinare gli indicatori finanziari.

Costi di investimento e cronoprogramma

- 4.7 I costi di investimento sono relativi agli importi previsti nella progettazione esecutiva dell'opera¹⁶. Il Quadro Economico complessivo corrisponde a € 15,3 milioni, di cui € 2,3 milioni di somme a disposizione, inclusive di IVA ed altre imposte. L'importo è interamente oggetto della richiesta di finanziamento. Tale importo corrisponde interamente al costo ammissibile per l'analisi finanziaria¹⁷.

¹⁶ Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

¹⁷ Fonte: Le linee guida EU per l'Analisi costi-benefici indicano di includere l'IVA nel caso non sia recuperabile ed in tale casistica rientra l'Autorità di Sistema Portuale in base a quanto indicato dalla stessa nella comunicazione Prot. 20190021687 del 18 settembre 2019 inviata alla Regione Puglia. Dove non indicata, secondo quanto indicato dall'Autorità di Sistema Portuale l'IVA non è imponibile ai sensi dell'art. 9 del DPR 633/1972. Steer non ha effettuato valutazioni fiscali del regime IVA.

4.8 La seguente tabella sintetizza il quadro economico fornito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. In Appendice C è riportato il Quadro Economico in valuta €2020.

Tabella 4.1: Quadro economico (€2015)

		Importi
A	Importo dei lavori a corpo	12.613.681,17
B	Oneri per l'attuazione dei piani di sicurezza	332.629,45
	Totale importo lavori (A+B)	12.946.310,62
C.1	Lavori in economia di difficile valutazione e preventivazione	568.588,12
C.2	Rilievi accertamenti e indagini	19.474,20
C.3	Allacciamenti a pubblici servizi	19.474,20
C.4	Imprevisti	647.315,53
C.5	Acquisizione area e immobili	-
C.6	Fondo ex art. 113 comma 2 del D.Lgs. 50/2016	252.273,62
C.7	Spese tecniche relative a progettazione, D.L., CSP, CSE	647.315,53
C.8	Spese per l'assicurazione dei dipendenti della PA incaricati (art. 24 c.4 D.Lgs. 50/2016)	4.868,55
C.9	Spese per attività di consulenza e supporto	77.896,79
C.10	Spese per eventuali commissioni giudicatrici	9.737,10
C.11	Spese per pubblicità, contributo ANAC e opere artistiche	4.868,55
C.12	Spese per accertamenti di laboratorio, collaudo TA e Collaudo Statico	77.896,79
C.13	Per IVA ed eventuali altre imposte	182.039,41
	Totale somme a disposizione (C1-C13)	2.329.708,97
TOTALE		15.276.019,59

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

4.9 Il cronoprogramma¹⁸ prevede l'entrata in esercizio nel 2024 e si sviluppa nelle seguenti fasi:

- Completamento dell'iter legislativo: fra settembre 2021 e febbraio 2022;
- Verifica e validazione del progetto esecutivo: fra febbraio ed aprile 2022;
- Procedura di gara ed aggiudicazione della stessa: fra aprile e settembre 2022;
- Lavori e collaudo: 15 mesi fra settembre 2022 e dicembre 2023.

Valore residuo

4.10 Coerentemente con quanto riportato dal Regolamento (UE) 480/2014 nel caso l'opera in esame abbia una vita utile superiore al periodo di riferimento (25 anni), il valore residuo dell'opera è determinato in base alla sua capacità di generare reddito, calcolando il valore attualizzato dei flussi di cassa netti che potrebbe generare nel periodo compreso fra il termine del periodo di analisi ed il termine della vita utile dell'opera.

¹⁸ Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

- 4.11 Per il progetto in esame, le Norme Tecniche delle Costruzioni (NTC 2018) indicano una vita nominale minima di progetto pari a 50 anni.
- 4.12 Poiché il periodo di riferimento dell'analisi corrisponde a 25 anni, il valore residuo è stato calcolato considerando il bilancio dei flussi di cassa nel periodo compreso fra i 50 anni di vita nominale ed il periodo di riferimento, che include 3 anni necessari per la costruzione dell'opera.
- 4.13 Pertanto le tempistiche considerate per l'analisi sono coerenti con le linee guida comunitarie.
- 4.14 Il valore residuo attualizzato corrisponde a € 2.378.989 ed è stato inserito fra le voci di entrata.

Ricavi dall'aggiornamento dei diritti portuali

Diritti portuali per passeggeri e veicoli trasportati

- 4.15 I diritti portuali utilizzati nello scenario programmatico e di progetto sono indicati nell'Ordinanza n. 18/2019¹⁹. Le tariffe dello scenario programmatico corrispondono agli aggiornamenti previsti per gli anni 2020 e 2021. Nello scenario di progetto, invece, sono stati considerati gli aumenti tariffari previsti per il 2022, subordinati all'attivazione della nuova stazione marittima di Costa Morena. Secondo l'Ordinanza, tutti gli importi dei diritti saranno soggetti – a partire dal 1 Gennaio 2023 – ad adeguamento in base all'incremento degli indici ISTAT per beni di consumo delle famiglie di impiegati ed operai, nella misura del 75% della variazione risultante.
- 4.16 Le tariffe per il modello di calcolo sono state considerate a prezzi costanti con valuta €2015.

Tabella 4.2: Diritti portuali dovuti dagli operatori marittimi (€2015)

Voce	2020	2021	2022*
Per ogni passeggero imbarcato/sbarcato da/per navi traghetti, Ro-Ro, catamarani	0,97	1,85	2,33
Per ogni crocierista in transito di navi da crociera	0,68	0,97	1,07
Per ogni crocierista imbarcato/sbarcato su/da nave da crociera	1,46	1,94	2,43
Per ogni auto, roulotte, rimorchio auto, minibus e camper imbarcato/sbarcato	0,78	1,75	2,14
Per ogni bus, motrice, camion con rimorchio, autoarticolato, semirimorchio, furgone imbarcato/sbarcato.	1,94	2,53	2,92
Per ogni motoveicolo imbarcato/sbarcato da/su navi traghetti e Ro-Ro	0,78	1,97	1,07

*Vincolati alla realizzazione del nuovo Terminal

Fonte: Art. 1 dell'Ordinanza n. 18/2019

- 4.17 L'incremento di tariffe previsto con aggiornamento dei diritti portuali dovuti dalle Compagnie di Navigazione per passeggeri e veicoli imbarcati/sbarcati è stato poi applicato alla domanda prevista nello scenario di progetto.
- 4.18 Il totale attualizzato dei ricavi operativi da diritti portuali nel periodo di riferimento corrisponde a € 5,3 milioni.

¹⁹ Ordinanza n. 18/2019, art. 1

Canoni per gli spazi in concessione

- 4.19 Per quanto riguarda i canoni relativi agli spazi in concessione su aree demaniali, nello scenario programmatico si è fatto riferimento ai canoni che l'Autorità Portuale ha riscosso nel 2019 dai servizi aggiuntivi di natura economica. La tabella seguente mostra il dettaglio dei valori per ciascuna tipologia.

Tabella 4.3: Canoni per l'uso delle aree demaniali – 2019 (€2015)

Attività	Anno 2019
Bar	€ 10.797
Agenzie marittime	€ 2.742

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

- 4.20 Per lo scenario di progetto, sono stati considerati i canoni applicabili dal 1 Gennaio 2021 riportati dall'Ordinanza n. 19/2019 sul regolamento d'uso delle aree demaniali marittime. I canoni variano in funzione della tipologia di attività e dello spazio in concessione.

Tabella 4.4: Canoni per l'uso delle aree demaniali – Dal 2022 (€2015)

Attività	Superficie	Unità	Anno 2022
Uffici / spedizionieri / agenzie (No check-in)	da mq. 1 a 45	€/mq	136
	> 45 mq	€/mq	107
	canone annuo min.	€	3.304
Biglietteria / check-in	-	€/mq.	185
	-	canone annuo min.	3.304
Attività commerciali / artigianali (aperte al pubblico)	-	€/mq.	185
	-	canone annuo min.	3.304
Spazi per eventi da svolgersi nella Stazione Marittima e Terminal crociere, Capannoni, Sala conferenze e/o strutture similari per analoghi utilizzi	-	Giorno/frazione (compreso energia elettrica)	1.555
	-	Giorno/frazione (energia elettrica non compresa)	1.069
Aree e spazi attrezzati per punto ristoro all'interno di manufatti demaniali e non	da mq.1 a 100	€/mq	131
	> 100 mq.	€/mq	73
	-	canone annuo min.	3.644

Fonte: Estratto dell'Ordinanza n. 19/2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

- 4.21 Le superfici considerate per il calcolo dei ricavi complessivi sono coerenti con le aree contrassegnate in arancione nelle planimetrie indicate nel Capitolo 2. Si riportano le superfici delle stesse nella tabella seguente.

Tabella 4.5: Misura delle superfici

Piano	Attività	Superficie (mq)
Terra	Area esercizio PP	2.955
Terra	Agenzie Marittime 1	83
Terra	Agenzie Marittime 2	120
Terra	Area accoglienza e ristoro	192
Primo	Area esercizio PP	1.322
Primo	Accoglienza, ristorazione e servizi annessi	245
Primo	Sala conferenze	151
Primo	Agenzie marittime 6	60
Primo	Uffici	96
Totale aree servizi aggiuntivi di natura economica		947
Totale superfici Nuovo Terminal		5.224

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

- 4.22 Le superfici indicate sono state quindi moltiplicate per le relative tariffe unitarie ipotizzando:
- Canone di 136€/mq per gli uffici di spedizionieri o agenzie da destinarsi ad uso alternativo al check-in;
 - Canone di 73€/mq per le aree di ristoro;
 - Occupazione della sala conferenze per un numero medio di 6 giorni all'anno.
- 4.23 Il canone totale annuo per servizi aggiuntivi di natura economica è sintetizzato nella tabella seguente che indica la quota di *ramp-up* considerata per simulare una progressiva entrata in esercizio delle attività.

Tabella 4.6: Sintesi del canone totale annuo per servizi aggiuntivi di natura economica

Anno	2024	2025	2026	2027
Ramp-up	50%	70%	90%	100%
Canone annuo totale	67.328	81.207	95.086	102.804

Fonte: Elaborazione Steer su dati dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

- 4.24 Il totale attualizzato di tali ricavi operativi da canoni di concessione nel periodo di riferimento corrisponde a € 1,1 milioni.
- 4.25 Nel complesso, il totale dei ricavi operativi attualizzati corrisponde a € 6,5 milioni.

Costi operativi

- 4.26 La valutazione dei costi operativi sostenuti dall'Autorità di Sistema Portuale riguarda quattro voci di costo:
- costi per il personale;
 - costi per i servizi appaltati;
 - costi per l'energia e l'acqua;
 - costi per la manutenzione delle opere.
- 4.27 L'analisi di ciascuna voce ha preso in considerazione i costi incrementali, ottenuti dalla differenza fra lo scenario di progetto e quello programmatico.
- 4.28 Per quanto riguarda i costi del personale, si è ipotizzato che sia necessario prevedere un incremento dei costi per il personale di *security* proporzionale al numero di accosti incrementali nello scenario progettuale. Per ciascun nuovo accosto, si ipotizza quindi che l'Autorità di Sistema Portuale debba sostenere ulteriori costi a supporto delle attività di controllo per la sicurezza, sia all'esterno (piazzali) che all'interno del Terminal. I costi relativi alle attività ai piazzali sono stati calcolati come prodotto fra il costo orario del personale (in base ai dati attuali) per 4,5 ore (durata media di un accosto osservata nel 2018 e 2019). I costi all'interno del Terminal sono stati calcolati riproporzionando i costi attualmente sostenuti su ciascun accosto incrementale²⁰. Nel complesso, i costi annuali per il personale sono pari a € 56.727, valore comparabile con il costo annuale di una guardia giurata.
- 4.29 I costi per i servizi appaltati corrispondono alla pulizia delle superfici del Terminal, nello scenario di progetto e programmatico. I valori utilizzati nel modello di calcolo si riferiscono alle spese attualmente sostenute dall'Autorità di Sistema Portuale per la pulizia degli spazi del Terminal esistente, riproporzionati per tenere conto di un aumento delle superfici.
- 4.30 In particolare, si è considerato il valore di € 143.478 annui per la pulizia delle superfici nello scenario programmatico e una quota superiore per il nuovo Terminal, pari a € 165.369. Lo scenario di calcolo ha considerato i costi differenziali fra scenario progettuale e programmatico. Complessivamente, i costi annuali per i servizi appaltati sono quantificati in € 21.892.
- 4.31 Come per i precedenti costi, i costi di acqua sono stati calcolati in base ai valori storicamente osservati²¹ tenendo conto che nello scenario di progetto si dovranno sostenere costi aggiuntivi per i consumi generati dai nuovi passeggeri: i costi per i consumi annuali di acqua sono pari a € 887. I costi annuali relativi al consumo di energia sono stati calcolati amplificando i costi attualmente sostenuti per le spese di condizionamento ed energia dei bar per tenere in considerazione l'aumento delle superfici ed una efficienza energetica fornita dal nuovo impianto di condizionamento, pari al 30%²². Complessivamente, il costo annuale ammonta a € 89.453.

²⁰ Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

²¹ Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

²² Fonte: ENEA. Un impianto di condizionamento classe A rispetto a uno di classe C permette di risparmiare circa il 30% annuo sui consumi di elettricità.

4.32 I costi per la manutenzione delle opere di progetto sono stati ipotizzati a partire dai costi storici sostenuti per la manutenzione ordinaria degli impianti e delle opere edili²³ e sono comprensivi dei costi di rinnovo attesi nei 50 anni di vita nominale di progetto dell'opera. L'Autorità di Sistema Portuale ha ipotizzato complessivamente € 2.500.000 (valuta €2020) di costi di manutenzione straordinaria, corrispondenti a € 50.000/anno. Nel complesso, i costi di manutenzione annuali corrispondono a € 131.123 all'anno (valuta €2015).

4.33 Il totale dei costi operativi attualizzati nel periodo di riferimento è pari a € 3,7 milioni.

Evoluzione della domanda generata dai nuovi accosti di S. Apollinare

4.34 Sebbene si ipotizzi che l'entrata in esercizio del nuovo Terminal di Costa Morena sia indipendente dal progetto dei nuovi accosti di S. Apollinare (che lo scenario programmatico considera a partire dal 2026), l'incremento di domanda di quest'ultimo produce un impatto sull'incremento dei costi previsti per la nuova struttura in relazione ai consumi di acqua ed ai controlli del personale di security, entrambi considerati proporzionali al numero di passeggeri.

4.35 Il presente paragrafo riassume le ipotesi considerate sull'evoluzione della domanda a seguito della realizzazione dei nuovi accosti di S. Apollinare.

4.36 La stima del numero di accosti è stata basata sulla media dei dati storici osservati per il 2018 ed il 2019. Sono stati presi a riferimento gli accosti registrati sulle banchine 15, 16, 17 e 18 per i collegamenti nazionali e con altri porti Schengen, e sulle banchine 19/A e 19/B per le destinazioni extra-Schengen.

4.37 All'entrata in esercizio dei nuovi accosti di S. Apollinare nel 2026 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ritiene che sia ragionevole stimare un incremento medio di 1 accosti/giorno, 0,5 per navi Schengen e 0,5 per navi extra-Schengen, conseguente all'aumento degli accosti da 5 a 7 ed a una generale ottimizzazione dell'efficienza del sistema di banchine. Gli incrementi ipotizzati sono stati poi espansi al dato annuale considerando 365 giorni.

4.38 L'aumento complessivo del numero di accosti corrisponde quindi a 365, ovvero al 30% rispetto agli accosti registrati nel 2019.

4.39 È stato infine ipotizzato un periodo di *ramp-up* di 4 anni per prevedere un incremento progressivo dall'entrata in esercizio fino al 2030. La tabella seguente sintetizza i risultati finali.

Tabella 4.7: Effetto del *ramp-up* sull'incremento annuale di accosti

Variabile	2026	2027	2028	2029	2030-2048
Ramp-up	50%	70%	80%	90%	100%
Accosti annuali - Lotto I+II	183	256	292	329	365

Fonte: Elaborazione Steer su ipotesi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

4.40 Non sono state effettuate ulteriori ipotesi di incremento, né per lo scenario programmatico né per quello di progetto. Le previsioni elaborate dall'Autorità di Sistema Portuale per lo scenario di progetto si pongono pertanto in un margine di cautelatività e non sono tali da generare criticità sul livello di servizio per tutto il periodo di analisi.

²³ Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Risultati

- 4.41 Nella seguente tabella viene indicato il valore del risultato operativo, ottenuto come analisi dei flussi di cassa dei costi e ricavi operativi attualizzati, ai quali è stato aggiunto il valore residuo dell'opera. Il risultato operativo corrisponde al 34% del quadro economico dell'investimento. Il risultato operativo corrisponde a € 5.266.917 in valuta €2020.

Tabella 4.8: Costi ammissibili e risultato operativo (€2015)

Progetto	QE investimento	Risultato operativo (RO)
Nuovo Terminal	15.276.020	5.128.449

Fonte: Analisi Steer

- 4.42 Nella seguente tabella sono riportati i valori degli indicatori finanziari calcolati per l'orizzonte temporale di progetto.

Tabella 4.9: Indicatori analisi finanziaria

Indicatori	Valore
VANF	-8.486.007 €
TIRF	-5,4 %

Fonte: Analisi Steer

- 4.43 Gli indicatori di redditività finanziaria calcolati sul rendimento dell'investimento confermano che il progetto non potrebbe realizzarsi senza contributi e la successiva analisi economica dimostra che il progetto presenta indicatori di *performance* economica positivi.
- 4.44 La seguente tabella riporta in dettaglio i valori dell'analisi finanziaria.

Tabella 4.10: Analisi finanziaria (€ milioni, 2015 – valori attualizzati)

	Totale attualizzato (M€, 2015) Tasso = 4,0%	Totale non attualizzato (M€, 2015)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	...	2040	...	2045
Costi investimento	-13,61	-15,09	-0,66	-3,80	-9,15	-	-	-	-	-	-	-	...	-	...	-
Costi operativi	-3,71	-6,42	-	-	-	-0,21	-0,20	-0,21	-0,21	-0,21	-0,21	-0,20	...	-0,14	...	-0,11
Ricavi operativi	6,46	11,21	-	-	-	0,33	0,33	0,37	0,38	0,37	0,36	0,36	...	0,24	...	0,20
Valore residuo	2,38	6,34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	...	-	...	2,38
Ricavo netto	-8,49	-3,96	-0,66	-3,80	-9,15	0,13	0,13	0,16	0,16	0,16	0,16	0,15	...	0,10	...	2,46

Fonte: Analisi Steer su dati Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Importo del contributo pubblico (*funding gap*)

- 4.45 L'analisi del risultato operativo ha permesso di calcolare l'importo del contributo pubblico o *funding gap* (FG). L'importo del contributo pubblico è stato ottenuto come differenza fra costi ammissibili (CA) e risultato operativo (RO).
- 4.46 Nel caso oggetto di analisi, il risultato operativo riguarda la differenza tra le entrate attualizzate e i costi di esercizio attualizzati nel corso della durata del periodo di riferimento di 25 anni ed è stato calcolato con un tasso di riferimento coerente con l'analisi finanziaria pari a 4,0%²⁴.
- 4.47 La seguente tabella riporta in dettaglio le fasi del calcolo, che sono coerenti con le prescrizioni normative e le linee guida sopra indicate.

Tabella 4.11: Funding gap

		Importi (€2015)
Costi ammissibili	CA	15.276.019,59
Risultato operativo	RO	5.128.449,14
Funding gap (importo non limitato dal controllo)	FG = CA - RO	10.147.570,45
Intensità del contributo pubblico		66,4%

Fonte: Analisi Steer

- 4.48 L'importo del contributo pubblico corrisponde a € 10,1 milioni; in valuta €2020 corrisponde a € 10.421.554,85.

²⁴ Fonte: Ai fini del calcolo del *funding gap* si è applicato il tasso di riferimento Europeo, in quanto il tasso indicato nelle linee guida della Regione Puglia (vale a dire il tasso di riferimento per le operazioni di attualizzazione e rivalutazione del MISE) si riferisce ai progetti non generatori di entrate.

5 Analisi economica

Principali ipotesi

- 5.1 Coerentemente con il Regolamento (UE) 1303/2013²⁵, l'analisi costi-benefici considera, oltre all'analisi della sostenibilità finanziaria di un investimento, un'analisi economica volta valutare il contributo del progetto al *welfare* (impatto economico).
- 5.2 In base alla normativa e alle linee guida della Commissione Europea l'impatto economico del progetto è stato calcolato sulla base delle seguenti componenti:
- Definizione dei **fattori di conversione** che consentono di passare da voci di costo finanziarie a voci di costo economiche, utilizzate ai fini del calcolo degli indicatori economico-sociali;
 - **Surplus del consumatore**, equivalente alla variazione dei benefici goduti (al netto dei costi sopportati) dagli utilizzatori del nuovo Terminal;
 - **Surplus del produttore**, equivalente alla variazione dei benefici goduti dall'Autorità di Sistema Portuale (al netto dei costi sopportati) rispetto allo scenario programmatico, in qualità di soggetto che realizza il progetto ed eroga i relativi servizi;
 - **Esteriorità**, equivalente alla variazione nel livello di esteriorità negative (quantificazione dei costi di inquinamento ambientale e di anidride carbonica) conseguenti all'incremento previsto dei traffici; evidenziamo che l'analisi non ha individuato esteriorità negative.

Fattori di conversione

- 5.3 Poiché le imposte e le sovvenzioni non costituiscono costi o benefici economici reali per la società, ma semplicemente un trasferimento del controllo di determinate risorse da un gruppo sociale ad un altro, ai fini della valutazione socio-economica è stata applicata una correzione fiscale utilizzando fattori di conversione, coerentemente con i valori indicati dall'applicativo elaborato da UVAL/DPS e IRPET per il settore della portualità²⁶. Con l'applicazione dei fattori di conversione si tiene conto di eventuali distorsioni fiscali e del costo opportunità dei fattori produttivi impiegati e degli output prodotti.

²⁵ Fonte: Regolamento (UE) 1303/2013, Art. 101.

²⁶ Fonte: UVAL / IRPET- Lo studio di fattibilità nei progetti locali realizzati in forma partenariale: una guida e uno strumento (2014).

Tabella 5.1: Fattori di conversione dei costi finanziari

Ambito	Fattore di conversione
Investimento	
Opere civili	0,825
Impianti e Macchinari	0,885
Espropri	1,000
Manodopera	0,439
Progettazione	0,855
Altro (spese generali)	0,855
Imprevisti	0,855
Investimento non ammissibile a contributo pubblico	1,000
Manutenzioni straordinarie negli anni di esercizio	0,839
Valore residuo finale	0,839
Ricavi di esercizio	
Ricavi tariffari (netti IVA)	0,859
Ricavi Ancillari e/o Canone di disponibilità	0,397
Costi di gestione	
Costi per servizi	0,872
Costi del personale (al lordo di oneri sociali)	0,439
Oneri diversi di gestione	0,839
Manutenzioni ordinarie	0,855
Costi programmati per manutenzioni straordinarie	0,855

Fonte: Applicativo elaborato da UVAL/DPS e IRPET

- 5.4 Alle voci dettagliate degli importi dei lavori (Tabella seguente) e del quadro economico (Tabella successiva) sono stati quindi associati i relativi fattori di conversione ed è stato stimato l'importo per l'analisi economica.

Tabella 5.2: Dettaglio dell'importo dei lavori (€2015) e dei relativi fattori di conversione

Categorie	Importo lavori (€2015)	Fattore di conversione
Scavi, demolizioni, trasporti e conferimenti a discarica	444.961,38	0,825
Conglomerati cementizi, ferro per C.A.	17.808,04	0,825
Opere in C.A.	1.326.690,38	0,825
Opere in acciaio	167.373,07	0,825
Massetti, sotterranei, vespa, drenaggi	625.663,11	0,825
Opere di protezione termica ed acustica	201.719,09	0,825
Impermeabilizzazioni	84.028,84	0,825
Pavimentazioni	443.657,60	0,825
Opere murarie	217.099,36	0,825

Categorie	Importo lavori (€2015)	Fattore di conversione
Controsoffitti e pareti divisorie	560.173,33	0,825
Serramenti in legno e pvc	83.285,81	0,825
Opere in ferro	525.473,35	0,825
Intonaci	60.799,25	0,825
Condotti e canne fumarie	7.121,59	0,825
Opere da lattoniere e fognatzie	129.894,06	0,825
Opere in pietra da taglio	31.800,11	0,825
Rivestimenti	637.228,73	0,825
Facciate continue e facciate ventilate	1.459.127,93	0,825
Opere da pittore	72.000,14	0,825
Opere in vetro e materie plastiche	186.251,66	0,825
Sistemazioni esterne	221.163,91	0,825
Opere d'arte	609.230,96	0,825
Impianto di condizionamento	1.419.002,25	0,885
Impianto elettrico	1.930.439,54	0,885
Impianto antincendio	105.908,37	0,885
Impianto ascensore	217.987,55	0,885
Impianto idrico/Fognante	632.856,66	0,885
Impianto di smaltimento acque meteoriche	194.935,09	0,885
Totale	12.613.681,17	

Fonte: Analisi Steer su dati Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Tabella 5.3: Fattori di conversione per le altre voci del quadro economico

Id.	Voci	Fattore di conversione
A	Importo dei lavori a corpo	Tabella precedente
B	Oneri per l'attuazione dei piani di sicurezza	0,825
C.1	Lavori in economia di difficile valutazione e preventivazione	0,855
C.2	Rilievi accertamenti e indagini	0,855
C.3	Allacciamenti a pubblici servizi	0,855
C.4	Imprevisti	0,855
C.5	Acquisizione area e immobili	1,000
C.6	Fondo ex art. 113 comma 2 del D.Lgs. 50/2016	0,855
C.7	Spese tecniche relative a progettazione, D.L., CSP, CSE	0,855
C.8	Spese per l'assicurazione dei dipendenti della PA incaricati (art. 24 c.4 D.Lgs. 50/2016)	0,855
C.9	Spese per attività di consulenza e supporto	0,855

Id.	Voci	Fattore di conversione
C.10	Spese per eventuali commissioni giudicatrici	0,855
C.11	Spese per pubblicità, contributo ANAC e opere artistiche	0,855
C.12	Spese per accertamenti di laboratorio, collaudo TA e Collaudo Statico	0,855
C.13	Per IVA ed eventuali altre imposte	1,000

Fonte: Analisi Steer su dati Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

- 5.5 Ai fini dell'analisi economica, quindi, i costi di investimento attualizzati corrispondono a € 11,8 milioni ed i costi operativi a € 3,4 milioni. Come anticipato nel Capitolo 3, entrambe le voci di costo sono state attualizzate con un saggio di sconto sociale del 3%²⁷ coerentemente con le linee guida europee.

Surplus del consumatore

- 5.6 Ai fini della valutazione del *surplus* del consumatore, i benefici principali per i passeggeri riguardano i passeggeri extra UE e corrispondono:
- al miglioramento del livello di servizio per coloro che si imbarcano a piedi;
 - alla riduzione dei tempi di attesa per i controlli degli imbarchi / sbarchi nel caso di sovrapposizione delle navi in arrivo e partenza.

Miglioramento del livello di servizio per i passeggeri extra UE

- 5.7 La nuova stazione marittima consentirà di gestire in un'unica struttura i controlli di sicurezza dei flussi di passeggeri dell'area Schengen ed extra Schengen e di incrementare il livello di servizio per l'ottimizzazione dei flussi di imbarco/sbarco dei passeggeri extra Schengen.
- 5.8 In particolare, attualmente i passeggeri extra Schengen devono dirigersi verso il Terminal Schengen per effettuare il check-in e ritornare verso l'area extra Schengen per effettuare i controlli ed imbarcarsi sulle navi. Questo percorso di andata e ritorno misura in totale circa 800 metri, pari a 10 minuti camminando a piedi. Con la nuova stazione marittima, i passeggeri extra Schengen potranno imbarcarsi direttamente dal Terminal (risparmiando il tragitto di ritorno verso l'attuale area di controllo extra Schengen); tale beneficio riguarda tutti i passeggeri extra Schengen e specialmente le persone con mobilità ridotta, che potranno da un lato risparmiare tempo e dell'altro beneficiare di un maggiore livello di servizio specie nei giorni in cui le condizioni meteorologiche sono sfavorevoli.
- 5.9 Il miglioramento del livello di servizio prodotto dalla nuova stazione marittima è stato quindi calcolato moltiplicando i 5 minuti corrispondenti alla distanza temporale fra l'attuale Terminal Schengen e quello extra Schengen per la quota annuale di passeggeri extra UE che si imbarcano a piedi, al netto dei conducenti di veicoli leggeri e pesanti. Tale voce è stata poi convertita in costo utilizzando un valore del tempo (VOT - *Value of Time*) pari a 17,5 €/ora per i

²⁷ Fonte: Commissione Europea, Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento, Strumento di valutazione economica per la politica di coesione 2014-2020.

passeggeri²⁸. In mancanza di indagini di dettaglio che consentono di segmentare la domanda per motivi di spostamento, sono stati utilizzati valori indicati ufficialmente nelle linee guida del MIT ed in letteratura.

- 5.10 In totale, il valore attualizzato dei benefici corrispondenti al miglioramento di livello di servizio per i passeggeri extra Schengen corrisponde a € 4,4 milioni.

Tempo di attesa per sovrapposizione di navi extra Schengen in arrivo

- 5.11 Per valutare l'impatto generato sui passeggeri dalla necessità di attendere in fase di imbarco / sbarco a causa dell'arrivo (o partenza²⁹) in contemporanea di più navi extra Schengen, sono stati consultati gli orari delle partenze della tratta Brindisi-Valona relativi all'anno 2018, che mostrano una sovrapposizione degli orari principalmente durante il periodo estivo³⁰ in luglio, agosto e settembre, corrispondente al 5% degli accosti annuali in arrivo dai porti extra Schengen.
- 5.12 Allo stato attuale, la criticità principale consiste nel dover necessariamente mantenere separati i passeggeri che imbarcano e sbarcano da ciascuna nave extra UE per garantire la sicurezza e l'efficacia nei controlli e potere gestire i picchi di flusso.
- 5.13 Con il nuovo Terminal, invece, sarà possibile gestire l'arrivo di più navi extra Schengen in contemporanea, evitando che le attese ricadano sui passeggeri e sull'operatività del Terminal stesso.
- 5.14 Si ipotizza che mediamente il tempo di attesa per i passeggeri corrisponda alla metà di un turno di ormeggio, della durata di circa 3 ore necessario per l'imbarco e sbarco di veicoli e passeggeri³¹.
- 5.15 Considerando il numero di passeggeri e mezzi pesanti mediamente caricato su una nave extra Schengen, le ore totali di attesa per tipologia di veicolo sono state poi convertite in costo utilizzando un valore del tempo pari a 17,5 €/ora per passeggeri³² e veicoli leggeri e 58 €/ora per i veicoli pesanti³³. Anche in questo caso in mancanza di indagini di dettaglio che consentono di segmentare la domanda per motivi di spostamento, sono stati utilizzati valori indicati ufficialmente nelle linee guida del MIT ed in letteratura. In totale, il valore attualizzato dei benefici da riduzione dei tempi di attesa per la sovrapposizione di navi extra Schengen in arrivo corrisponde a € 3,1 milioni.
- 5.16 I benefici totali attualizzati risultano quindi € 7,5 milioni in tutto il periodo di riferimento.

²⁸ Fonte: MIT - *Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche*. Valore del tempo medio per passeggeri che si spostano per “altri motivi” su “medie e lunghe distanze”.

²⁹ La nave in arrivo è la stessa che riparte.

³⁰ Fonte: Sito web del porto di Brindisi.

³¹ Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

³² Fonte: MIT - *Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche*. Valore del tempo medio per passeggeri che si spostano per “altri motivi” su “medie e lunghe distanze”.

³³ Fonte: Parolin, Maffii, Scatamacchia – *Guida alla valutazione economica di progetti di investimento nel settore dei trasporti*. Il valore (suggerito da NUVV) è relativo al trasporto merci su strada e comprende il costo orario del conducente.

Surplus del produttore

- 5.17 Il “*producer surplus*” equivale alla variazione dei benefici goduti (al netto dei costi sopportati) dall’Autorità di Sistema Portuale, in qualità di soggetto che realizzerà del progetto.
- 5.18 La realizzazione del nuovo Terminal comporterà ricavi e costi incrementali per l’Autorità di Sistema Portuale che sono stati considerati nell’analisi finanziaria, rispettivamente come ricavi, da incremento dei diritti portuali e da canoni di affitto delle aree demaniali, e costi operativi.

Esternalità

- 5.19 Dal momento che la nuova stazione marittima è a servizio delle attività di controllo / esercizio di pubblici poteri e non investimento generatore o attrattore di maggiore domanda (traffici) rispetto allo scenario programmatico, per l’analisi in esame non sono calcolate le esternalità da inquinamento ambientale e da riscaldamento globale.

Risultati

- 5.20 L’analisi economica ha evidenziato la convenienza economico-sociale dell’intervento. Nella seguente tabella sono riportati i valori degli indicatori economici ed i benefici netti attualizzati (in €) nell’orizzonte temporale dell’analisi.

Tabella 5.4: Indicatori analisi economica

Indicatori	Valore
Rapporto B/C	1,05
VANE	630.437
TIRE	0,4%

Fonte: Analisi Steer

- 5.21 Il valore del VANE (pari ad oltre € 630 mila), del TIRE (0,4%) ed il rapporto Benefici/Costi di 1,05 confermano la sostenibilità del progetto dal punto di vista economico. Tali risultati sono coerenti con lo scopo del progetto, ovvero quello di esercitare funzioni a servizio delle operazioni di controllo dei passeggeri senza generare o attrarre domanda rispetto allo scenario programmatico.

Tabella 5.5: Analisi economica (€ milioni, 2015 – valori attualizzati)

Voci	Valori totali attualizzati - M€, 2015 Tasso = 3%	Valori totali non attualizzati - M€, 2015	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	...	2030	...	2040	...	2043
Costi investimento	-11,81	-12,76	-0,56	-3,28	-7,97	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valore residuo	2,54	5,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,54
Costi operativi	-3,36	-5,09	-	-	-	-0,19	-0,18	-0,19	-0,18	-	-0,17	-	-0,13	-	-0,11
Ricavi operativi	5,75	8,75	-	-	-	0,28	0,27	0,31	0,31	-	0,31	-	0,23	-	0,20
Miglioramento del livello di servizio per passeggeri extra Schengen	4,40	6,68	-	-	-	0,21	0,21	0,26	0,25	-	0,23	-	0,17	-	0,15
Attesa per sovrapposizione navi extra Schengen in arrivo	3,11	4,74	-	-	-	0,15	0,15	0,17	0,17	-	0,17	-	0,12	-	0,11
Benefici netti	0,63	7,64	-0,56	-3,28	-7,97	0,46	0,45	0,54	0,55	-	0,53	-	0,39	-	2,88

Fonte: Analisi Steer su dati Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

6 Analisi del rischio e sensitività

Analisi di sensitività

- 6.1 A corredo dell'analisi costi-benefici è stata elaborata un'analisi di sensitività per valutare la robustezza del modello sviluppato. L'analisi di sensitività consente di identificare le variabili "critiche" ovvero quelle fra tutte le variabili del progetto, le cui variazioni, positive o negative, hanno il maggiore impatto sulle sue *performance* finanziarie ed economiche. L'analisi viene fatta modificando i valori associati a ciascuna singola variabile e valutando l'effetto di tale cambiamento sul VAN.
- 6.2 Le variabili "critiche" sono convenzionalmente considerate quelle per le quali una variazione assoluta dell'1% dà luogo ad una corrispondente variazione di almeno 1% del VAN. Si tratta delle variabili le cui variazioni, in positivo o in negativo, hanno l'impatto maggiore sui risultati economici del progetto³⁴.
- 6.3 Le linee guida della Commissione Europea suggeriscono di prendere in considerazioni un set di variabili che impattano direttamente sull'analisi economica. Sono stati considerati:
- Costi di investimento;
 - Costi di manutenzione;
 - Valore del tempo (VOT);
- 6.4 L'impatto del VOT ha significato solo per l'analisi economica. La seguente tabella riporta il risultato dell'analisi.

Tabella 6.1: Analisi di sensitività (Analisi finanziaria - AF, Analisi Economica - AE)

Variabili (delta 1%)	Variazione del VANF	Giudizio di criticità (AF)	Variazione del VANE	Giudizio di criticità (AE)
Costi di investimento	0,0%	Non critica	-18,7%	Critica
Costi di manutenzione	0,5%	Non critica	-7,0%	Critica
Risparmio di tempo	-	-	16,9%	Critica

Fonte: Analisi Steer

- 6.5 Una componente rilevante dell'analisi di sensibilità è il calcolo dei valori soglia (o "di rovesciamento"). Si tratta del valore che la variabile analizzata dovrebbe assumere affinché il

³⁴ È stato considerato solo l'impatto sugli indicatori economici, dal momento che i risultati dell'analisi finanziaria sono tutti negativi e i valori di "rovesciamento" (si veda successivo punto) per gli indicatori finanziari sono ben al di fuori dell'intervallo normalmente previsto.

VAN del progetto diventi pari a zero, o più in generale, il risultato del progetto scenda al di sotto del livello minimo di accettabilità.

6.6 Poiché il VANF risulta negativo, i valori soglia sono stati calcolati in riferimento al VANE.

Tabella 6.2: Valori soglia

Variabile	Valore soglia
Costi di investimento	5,3%
Costi di manutenzione	14,3%
Valore del tempo	-8,8%

Fonte: Analisi Steer

6.7 L'impiego dei valori soglia nell'analisi di sensitività supporta inoltre la valutazione del rischio del progetto e l'opportunità di intraprendere azioni di prevenzione dello stesso.

Analisi del rischio

6.8 Coerentemente con le indicazioni fornite dalle linee guida europee³⁵ è stata prodotta una matrice qualitativa dei rischi con l'obiettivo di definire un elenco delle potenziali incertezze legate alle varie fasi di sviluppo del progetto. Per ciascuna di esse sono state analizzate:

- Rischio;
- Cause;
- Livello di rischio in relazione a probabilità e severità (scala di valutazione: Basso, Medio, Alto);
- Possibili misure di mitigazione.

Tabella 6.3: Matrice del rischio

Fase	Rischio	Cause	Livello di rischio	Possibili misure Mitigazione
Autorizzazioni amministrative	Ritardo	Ritardo nell'ottenimento delle autorizzazioni necessarie (licenze, autorizzazioni, pareri, nulla osta) alla luce del fatto che è in corso di redazione un nuovo progetto esecutivo	Medio	Solido iter amministrativo per l'acquisizione di pareri e concertazione delle soluzioni con gli Enti coinvolti
Costruzione	Ritardo	Cambiamenti societari e solidità compagine appaltatrice	Medio	Monitoraggio solidità appaltatore

³⁵ Fonte: Commissione Europea, Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento, Strumento di valutazione economica per la politica di coesione 2014-2020.

Fase	Rischio	Cause	Livello di rischio	Possibili misure Mitigazione
Costruzione	Ritardo	Errata stima dei tempi in fase progettuale o ritardi appaltatore	Medio	Efficace monitoraggio avanzamenti lavori
Costruzione	Aumento dei costi di costruzione	Extra-costi dovuto a varianti, aumento dei costi dei materiali, imprevisti	Alto	Dettaglio progettazione, monitoraggio avanzamenti, dettaglio documentazione di gara
Manutenzione	Aumento dei costi di manutenzione	Extra-costi per imprevisti o variazioni costi di fornitura	Alto	Monitoraggio periodico dello stato dell'infrastruttura, dettaglio documentazione di gara per <i>procurement</i> attività di manutenzione ed in particolare controllo dei costi e della loro evoluzione nel tempo
Esercizio e gestione	Livello di servizio al passeggero nelle fasi di controllo	Allocazione personale da parte delle autorità / enti preposti alle attività di controllo	Medio	Definizione in accordo con Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza e Polizia dei fabbisogni in base alla operatività dei collegamenti
Esercizio e gestione	Riorganizzazione della viabilità dei veicoli e dei percorsi dei passeggeri	La realizzazione del nuovo Terminal (e dei nuovi accosti) rappresenta un nuovo contesto per veicoli e passeggeri rispetto a quello attuale	Basso	Aggiornamento della segnaletica per veicoli e passeggeri.

Fonte: Analisi Steer

7 Conclusioni

- 7.1 L'analisi costi benefici è stata realizzata con l'obiettivo di effettuare una valutazione comparativa degli scenari progettuali (con e senza progetto) e quantificare i costi ed i benefici economico-finanziari della nuova stazione marittima di Costa Morena.
- 7.2 L'analisi finanziaria è stata condotta dal punto di vista dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, soggetto promotore e responsabile dello sviluppo del progetto, nonché della sua gestione.
- 7.3 I risultati dell'analisi finanziaria indicano che, a seguito dell'implementazione del progetto e del conseguente avvio dell'esercizio, il risultato operativo è quantificabile in € 5,1 milioni per l'orizzonte temporale considerato (25 anni a partire dall'anno base 2021, comprensivi di 3 anni di lavori di costruzione) ed è strettamente correlato agli aumenti tariffari subordinati all'attivazione della nuova stazione marittima di Costa Morena. Il costo totale dell'investimento è pari a € 15,3 milioni ed il *funding gap* è pari a € 10,1 milioni (€ 10,4 milioni €2020).
- 7.4 Il Valore Attuale Netto Finanziario (VANF) del progetto è pari a € -8,5 milioni, corrispondente a un Tasso Interno di Rendimento Finanziario (TIRF) pari a -5,4%.
- 7.5 L'analisi economica ha avuto l'obiettivo di stimare i benefici netti goduti dai passeggeri / veicoli (*surplus* del consumatore) in termini di miglioramento del livello di servizio per i passeggeri extra UE e di risparmio di tempo in corrispondenza delle fasi di imbarco e sbarco nel caso di sovrapposizione degli arrivi / partenze di navi extra Schengen.
- 7.6 Per quanto concerne le esternalità ambientali, la nuova stazione marittima deve essere considerato un edificio a servizio delle operazioni di controllo dei passeggeri e pertanto non può essere considerata essa stessa un elemento generatore o attrattore di domanda rispetto allo scenario programmatico: nello scenario differenziale non risulta quindi che il progetto generi esternalità da inquinamento ambientale, né da riscaldamento globale.
- 7.7 I risultati dell'analisi economica nel periodo di riferimento indicano un beneficio nel miglioramento del livello di servizio per i passeggeri extra UE quantificabile in € 4,4 milioni e di risparmio di tempo in corrispondenza delle fasi di imbarco e sbarco nel caso di sovrapposizione degli arrivi di navi extra Schengen pari a € 3,1 milioni.
- 7.8 Il Valore Attuale Netto Economico (VANE) del progetto è oltre € 630 mila, corrispondente a un Tasso Interno di Rendimento Economico (TIRE) pari a 0,4%. Tali valori indicano che il rapporto benefici/costi complessivamente goduto dalla società dalla realizzazione del progetto corrisponde a 1,05.

A Iter procedimentale

- A.1 L'intervento in oggetto è stato sottoposto ad un *iter* autorizzativo che viene ricostruito sinteticamente nella Tabella successiva per consentire una agevole valutazione dei titoli abilitativi e dei pareri già ottenuti ed attualmente ancora efficaci in ragione della natura dell'opera.

N.	Descrizione
1	Con decreto presidenziale n. 392 del 25.11.2009, la soppressa Autorità portuale di Brindisi affida l'incarico di redigere il progetto esecutivo per i lavori di ristrutturazione e riqualificazione della stazione marittima di Punta delle Terrare nel porto di Brindisi allo studio di architettura Angarano di Milano.
2	In data 27.05.2010, con nota prot. 05667, viene acquisito dall'Autorità il parere favorevole con prescrizioni, formulato con voto n. 82 reso nell'adunanza del 16.04.2010 dal Comitato Tecnico Amministrativo (CTA) presso il Provveditorato, in relazione al progetto definitivo.
3	Il suddetto parere riporta, tra le altre, le seguenti prescrizioni: <i>"che è necessario acquisire sul progetto il parere positivo o l'autorizzazione da parte dell'ENAC in relazione ai vincoli aeronautici, con riferimento al "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti"... che, comunque, è indispensabile attivare a cura dell'Autorità Portuale di Brindisi la conformità urbanistica inherente alla nuova realizzazione dell'Area Terminal, ai sensi del, l'art.2, comma 3, del D.P.R. 383/1994".</i>
4	In ossequio a quanto previsto dal CTA, il progettista, Arch. Angarano, in data 24.09.2010 ha chiesto ad ENAC il parere riguardo alla "verifica compatibilità vincoli aeronautici" dell'intervento in programmazione.
5	In data 30.09.2010 con nota prot. 9647, l'Autorità portuale, richiamando la precedente nota dello studio Angarano acquisita al prot. dell'Enac al n. 11473 del 27.9.2010, reitera formalmente la suddetta richiesta.
6	In data 02.11.2010 viene rilasciata l'Autorizzazione Paesaggistica da parte dell'amministrazione comunale.
7	In data 13 dicembre 2010 viene attestata, da parte dell'Autorità di Bacino della Puglia, il non interessamento del manufatto alle perimetrazioni del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI). Si riporta uno stralcio del PAI con indicazione dell'area interessata dal cantiere della nuova stazione (tondo rosso) non interferente con i detti vincoli.



N.	Descrizione
8	In data 13.06.2011 con nota assunta al protocollo con n.6369, il Provveditorato ha trasmesso il Decreto Provveditoriale n. 254 del 09.06.2011 avente ad oggetto il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 81 del DPR 616/77 e dell'art.3 del DPR 18.04.1994 n.383. Nell'ambito di tale procedimento sono stati acquisiti tutti i pareri necessari.
9	Pertanto, giusta Decreto presidenziale n. 211 del 16.06.2010, l'Autorità portuale di Brindisi ha preso atto del Voto del CTA, approvato il progetto definitivo, il bando di gara, il disciplinare ed i relativi allegati e indetto la procedura di gara di appalto integrato per l'affidamento della progettazione esecutiva e delle opere.
10	Con Decreto Presidenziale n. 52 del 10.02.2011, la procedura di gara è stata aggiudicata in via definitiva all'A.T.I. COVECO/IGECO.
11	All'esito alla verifica sul possesso dei requisiti stabiliti dal bando di gara, accertato d'ufficio dall'Amministrazione ex art. 48 d.lgs.163/2006, allora vigente, con atto pubblico rep. 168 del 10.10.2011 è stato sottoscritto il contratto d'appalto, registrato in Brindisi al n. 480, serie I il 19.10.2011.
12	Con il Decreto presidenziale n. 104 del 06.06.2012, l'Autorità Portuale di Brindisi ha approvato il progetto esecutivo redatto dall'appaltatore, in esecuzione di quanto previsto in sede di gara.
13	Con processo verbale del 29.10.2012, la Stazione appaltante ha consegnato i lavori all'A.T.I. appaltatrice.
14	Con nota prot. 11631 del 28.11.2012 il RUP dell'intervento ha trasmesso all'A.T.I. l'ordine di servizio n. 1 del 27.11.2012, con il quale si disponeva, sentito il collaudatore, la realizzazione di un campo prove preliminare all'esecuzione dell'intervento di jet grouting; tale disposizione era dovuta alla mancata previsione da parte dell'A.T.I. di un preventivo intervento di gettiniezione ritenuto necessario in condizioni geotecniche simili a quelle del sedime interessato dai lavori (come erano risultate dalla indagine geognostica a corredo del progetto esecutivo), nonché alla mancata proposta di esecuzione di un campo prove preliminare, pur richiesta dalla Autorità portuale.
15	Nonostante la notifica dell'ordine di servizio della Direzione Lavori (DL), l'A.T.I. aveva dato avvio alla realizzazione dei trattamenti colonnari, senza la preliminare esecuzione del campo prove.
16	Con successiva comunicazione prot. 12298 del 17.12.2012, il R.U.P. ha ordinato pertanto la sospensione immediata dei lavori in attesa delle determinazioni della riunione con la Commissione di Collaudo fissata per il 19.12.2012, formalizzato con verbale in pari data.
17	E' da sottolineare sul punto che la Stazione Appaltante aveva evidenziato all'A.T.I. la necessità, prima dell'esecuzione dei trattamenti di consolidamento del terreno (jet grouting) di eseguire il campo prova preliminare, che è da intendersi come lo strumento progettuale necessario al dimensionamento e alla definizione dei parametri necessari alla corretta esecuzione dei trattamenti colonnari di progetto. A confronto di quanto appena rappresentato, si richiama la citata sospensione dei lavori, disposta con gli ordini di servizio n.1 e n.2 e la copiosa corrispondenza intercorsa con l'A.T.I., integrata vieppiù dalle controdeduzioni della DL alle riserve iscritte dall'appaltatore, proprio in ragione del fatto che quest'ultimo aveva inteso eseguire le lavorazioni di progetto (come di fatto inizialmente avvenuto) senza l'espressa autorizzazione dello stesso Direttore dei lavori.
18	In forza della sospensione del 17.12.2012, le lavorazioni effettivamente svolte sono state di fatto circoscritte all'allestimento del cantiere e alle iniziali attività di consolidamento del terreno eseguite nonostante le contestazioni della Stazione Appaltante e dalla Direzione dei Lavori. Dopo la intervenuta sospensione l'A.T.I. ha pertanto eseguito esclusivamente le attività di esecuzione del campo prove, conclusasi con il secondo ordine di sospensione intervenuto in data 03.06.2013. La Stazione Appaltante non ha mai autorizzato lavorazioni che avessero potuto configurare la edificazione vera e propria della infrastruttura (circostanza quest'ultima ricavabile dalla sentenza – cui si fa successivo riferimento - del Tribunale di Brindisi - Ufficio del Giudice per le Indagini Preliminari del 23.02.2016 che ha concluso il procedimento penale RGNR. 4589/2013 assolvendo tutti gli imputati dal reato di lottizzazione abusiva e violazione del DPR 380/2001). L'esclusiva responsabilità per l'esecuzione dei trattamenti di jet grouting di progetto, senza la preliminare attività del campo prove, è dunque da addebitare all'appaltatore che, a fronte delle successive contestazioni tecniche mosse dal Direttore dei Lavori e dalla Committente, ha peraltro dovuto rimediare a propria cura e spese alle anomalie riscontrate, proprio in esito alle prove, sui trattamenti di consolidamento eseguiti senza la preventiva approvazione della Direzione dei lavori.
19	In data 03.06.2013, sono stati pertanto sospesi i lavori (che erano ripresi in data 07.02.2013 limitatamente all'esecuzione delle colonne di prova), per la migliore definizione di alcuni aspetti tecnici connessi alla stratificazione lito-geologica del sedime di fondazione.

N.	Descrizione
20	Per la risoluzione delle problematiche emerse è stata altresì redatta una perizia di variante già sottoposta all'approvazione della Stazione Appaltante nel dicembre del 2013, ma mai approvata.
21	Il Dirigente dell'Area Tecnica e Responsabile Unico del Procedimento dell'appalto in questione, con nota del 29 gennaio 2014 (acquisita al protocollo dell'ente al nr.952 del 04 febbraio 2014), ha comunicato di essere stato informato che a suo carico risultava aperto un fascicolo che lo vedeva indagato, tra gli altri, nell'ambito di un procedimento penale che la Magistratura inquirente stava conducendo in relazione all'opera in oggetto per ipotesi di reato da lottizzazione abusiva.
22	L'Ente, stante il coinvolgimento nell'ambito dell'inchiesta del personale dipendente dell'amministrazione, nonché degli stessi organi di vertice dell'amministrazione e della stessa A.T.I. appaltatrice, hanno ritenuto opportuno di non riprendere le lavorazioni relative all'appalto de quo (sospese giusta verbale 3.6.2013) al fine di coadiuvare l'azione della magistratura.
23	In data 23.03.2016, è stata depositata la sentenza, con la quale il Giudice per l'Udienza Preliminare assolveva (nel rito abbreviato) gli imputati Dott. Del Nobile Nicola (allora Segretario Generale dell'Autorità Portuale), Ing. Di Leverano Francesco (Dirigente Tecnico) e Ammiraglio Lolli Ferdinando (Commissario dell'AP), perché il fatto non sussiste ed il non luogo a procedere per i restanti imputati.
24	Un passaggio della detta sentenza volge espressamente richiamo al mancato ottenimento del parere favorevole dell'ENAC, prescritto dal Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale nel voto del 16.04.2010, attribuendo all'Autorità Portuale di Brindisi la omessa richiesta dello stesso parere vincolante.
25	Il rilievo risultava non pertinente atteso che, come già evidenziato, sia il progettista dell'opera Arch. Francesco Angarano in data 24 settembre 2010 sia la stessa Autorità Portuale il successivo 30.09.2016, chiedevano all'ENAC la conferma della non interferenza della realizzanda struttura con i vincoli aeronautici, non ricevendo mai al riguardo comunicazioni di risposta né tantomeno osservazioni e/o controindicazioni in merito.
26	Ad ogni buon fine, con nota prot. 5501 del 01.06.2016, anche in ossequio a quanto riferito nella sentenza di assoluzione, ma soprattutto in relazione alla intervenuta adozione da parte del Comune di Brindisi in data 13.12.2012, del Piano dei Rischi Aeroportuali, redatto ai sensi dell'art. 707 Codice della Navigazione, l'Autorità portuale di Brindisi ha promosso una nuova richiesta di parere all'ENAC, integrata successivamente con la comunicazione prot. 6976 del 15.07.2016.
27	Contestualmente, l'Ente notiziava, con nota prot. num.6006 del 17.06.2016, sia il G.U.P. del Tribunale Penale di Brindisi che il P.M. inquirente, dell'esistenza delle precedenti richieste di parere, dell'intendimento di ripresa del procedimento di appalto da parte della Stazione Appaltante e della nuova istanza di richiesta di parere all'ENAC.
28	In data 02.09.2016, è stato acquisito al protocollo con n. 8469 il parere favorevole dell'ENAC in merito alla costruzione dell'opera.
29	In data 26.09.2016, pertanto, con il decreto commissoriale n.125, è stato ripreso il procedimento di appalto.
30	Con Decreto Commissoriale n. 4 del 13.01.2017 sono state affidate le attività extracontrattuali di campo prove.
31	Per porre rimedio delle problematiche emerse dal precedentemente accennato campo prove lo stesso appaltatore, a propria cura e spese, ha elaborato e proposto una soluzione di rimedio geotecnico che la stazione appaltante ha approvato con determina presidenziale n. 160 del 18.10.2017 e che ha consentito la ripresa dei lavori come da relativo processo verbale del 26.10.2017.
32	In ragione dell'intervenuto superamento dei termini di contratto, del grave ritardo e del grave inadempimento nella condotta dei lavori, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (nel frattempo subentrata alla soppressa AP di Brindisi), previa acquisizione del parere favorevole dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato ed in applicazione delle penali previste dal contratto, con determina n. 337 del 26.09.2018 ha disposto la risoluzione dell'appalto ai sensi dell'art. 136 del d.lgs. 163/2006 e l'avvio della procedura di cui all'art.140 del d.lgs. 163/2006 volta d'interpellare progressivamente i soggetti utilmente collocati in graduatoria per la prosecuzione dei lavori.
33	Al contempo l'Ufficio della Direzione Lavori ha avviato tutte le attività di verifica e prova per accertare la consistenza delle opere eseguite, con riferimento alle quali è stato redatto il preliminare verbale di consistenza in data 16.11.2018.

N.	Descrizione
34	L'AdSP MAM con successivi provvedimenti ha garantito la gestione del cantiere ed il supporto alle precipitate attività di verifica volte al puntuale riscontro delle opere incluse nel verbale di consistenza, incaricando con determina presidenziale n.331 del 09.08.2019 l'impresa Caroli Pietro Costruzioni.
35	Con determina presidenziale n. 21 del 22/01/2020 è stata conclusa negativamente la procedura di scorrimento di cui all'art.140 del d.lgs. 163/2006 e disposta la revisione del progetto.
36	Con successiva determina n. 132 del 20.03.2020 è stata pertanto incaricata la società Gitecna s.r.l. per l'aggiornamento del progetto esecutivo.
37	Con determina presidenziale n. 222 dell'11.6.2020 questo Ente ha affidato il servizio di indagine georadar necessario a definire lo stato di consistenza finale delle opere che ha consentito la definizione degli accertamenti in relazione alla consistenza dei lavori precedentemente eseguiti.
38	In ordine alla risoluzione del contratto operata pende presso il Tribunale civile di Bari un giudizio civile (nrg. 611/2020) promosso da questa Autorità nei confronti dell'A.T.I. appaltatrice avente ad oggetto il risarcimento dei danni conseguenti, per l'appunto, alla risoluzione del contratto per grave inadempimento dell'appaltatore.
39	In conseguenza agli impedimenti riscontrati nel percorso di realizzazione dell'opera, con particolare riferimento alle indagini della Procura della Repubblica di Brindisi, conclusesi favorevolmente come descritto innanzi, e alla successiva risoluzione del precedente contratto d'appalto, questa Stazione Appaltante, come sopra anticipato, alla luce del lungo periodo di tempo occorso dalla progettazione e alle sopraggiunte normative inerenti le Norme Tecniche per le Costruzioni e gli aspetti di natura impiantistica, ha provveduto, dunque, all'aggiornamento del progetto esecutivo.
40	L'impostazione progettuale complessiva che ne risulta è coerente con il progetto autorizzato al netto di una riorganizzazione interna della Stazione Marittima, che consentirà di ottimizzare i flussi di traffico dei passeggeri consentendo anche la gestione di quelli diretti o provenienti dalle Nazioni extra UE (Albania al momento). Tale modifica non varia la capienza complessiva della struttura, ma consentirà di ridurre l'utilizzo delle strutture attualmente operative, non rivelatesi adeguate ai traffici che caratterizzano lo scalo nei periodi di maggior afflusso, specie in termini di confort dei passeggeri e di adeguatezza dei servizi in favore degli operatori afferenti agli Enti e alle Forze dell'ordine istituzionalmente competenti all'esecuzione dei controlli.

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

B Dettagli sulla compatibilità ambientale dell'opera

N.	Descrizione
1	<p>La previsione della localizzazione della stazione marittima in argomento a Costa Morena Ovest – Punta delle Terrare risulta coerente con il PRP approvato con DM 375/1975, come modificato da ultimo dalla variante occorsa nel 2002, definitivamente approvata dalla Regione Puglia con propria Delibera di Giunta Regionale nr. 1190 del 4 settembre 2006. Al momento della prima decisione da parte dell'autorità Portuale di procedere alla “Riqualificazione strutture costa Morena – Punta delle Terrare e Seno di Levante per agenzie e servizi ai passeggeri”, nell'anno 2009 con l'approvazione del Programma Triennale OOPP 2009 – 2011, il collegamento da farsi per la verifica alle indicazioni del suo Piano Regolatore era certamente coerente con l'ultima versione dello stesso e non alla sua versione originaria del 1975.</p>
2	<p>Il procedimento di variante al PRP del 1975 fu promosso sostanzialmente per risolvere problematiche di insufficienza delle banchine dedicate al traffico traghetti e ro-ro a sostenere il sempre più crescente dato relativo a tale tipologia di traffico per cui si proponevano nuovi accosti nell'area attigua a Punta delle Terrare e cioè a S. Apollinare.</p>
3	<p>In altre parole, la proposta di variante, con la previsione di ulteriori accosti nella zona di S. Apollinare, strettamente adiacente a Costa Morena – Punta delle Terrare, mirava a concentrare presso questa unica area il traffico dei traghetti ed ottimizzare così lo sviluppo dei servizi e delle infrastrutture a supporto degli stessi³⁶. È riconosciuta infatti una “destinazione funzionale” all'intera area con il supporto ed il conforto di specifici studi in tema di assetto logistico, flussi e viabilità di accesso, dimostrando conseguentemente la sua sostenibilità.</p>
4	<p>Tale impostazione, è stata poi così recepita non solo dal Consiglio Superiore dei LLPP con il proprio parere di competenza ma anche dal Ministero dell'Ambiente nell'ambito della procedura di compatibilità ambientale e dalla Regione Puglia con la chiusura definitiva del procedimento di variante in questione, sebbene con raccomandazioni e prescrizioni, nessuna delle quali però riferite ad alcunché tipo di limitazione alla tipologia dei traghetti a Costa Morena – Punta delle Terrare.</p> <p>Anzi, a meglio sostenere le attività di imbarco e sbarco di passeggeri in tale area (già esistenti), risulta degna di nota la prescrizione comminata dal MATTM, parte integrante del provvedimento di approvazione definitiva della Regione, per quanto riguarda la “viabilità e l'operatività in esercizio”:</p> <p style="padding-left: 2em;"><i><< in caso di contemporanea attività di sbarco/imbarco passeggeri presso le aree traghetti di Punta delle Terrare e S. Apollinare, nessuna eventuale attività di carico / scarico dei materiali inquinanti destinati agli insediamenti interessati dal traffico energetico potrà avvenire in corrispondenza degli approdi di Costa Morena limitrofi a tali aree traghetti... >>³⁷</i></p> <p>resa sulla base di quanto descritto nello Studio di Impatto Ambientale prodotto dall'Autorità Portuale che in particolare, per tale aspetto, riferisce:</p>

³⁶ Dal paragrafo “i Benefici indotti dalla proposta di variante” della relazione di variante, testualmente riportata sia nel voto 225/2002 dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore LLPP (di approvazione della variante) sia nella delibera di GR 1190/2006 (di approvazione definitiva): *<< Realizzare un centro organico d'accosti per traghetti e ro-ro in stretta connessione con quelli già esistenti nell'area in modo da ottimizzare le attività che ivi si svolgono >>*.

³⁷ Punto n) del Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale della variante al PRP DEC/DSA/2005/00405 del 26 aprile 2005 puntualmente ripreso dalla DGR 1190/2006.

N.	Descrizione
	<< ...eliminare il rischio di coinvolgimento in incidenti rilevanti per i passeggeri e gli operatori che utilizzeranno le infrastrutture di Costa Morena. L'obiettivo sarà perseguito con misure urgenti di tipo organizzativo e procedurale, nelle more della realizzazione di un intervento di ricollocazione di un intervento di ricollocazione del molo gas in un nuovo pontile nel porto esterno. Le misure organizzative, da attuare a cura delle Autorità competenti, mireranno alla separazione tra le attività di trasporto passeggeri e merci e quelle di trasporto e manipolazione di gas liquefatti: esse prevedranno la creazione di una zona di sicurezza, attigua al molo gas recintata ed interdetta agli estranei alle operazioni di scarico, e la apertura del varco doganale in corrispondenza alle rampe di Punta Le Terrare per consentire il traffico passeggeri e merci senza interferire con detta zona di sicurezza. >> ³⁸ .
5	Tale situazione è già peraltro consolidata, almeno nelle sue aree funzionali, dall'Ente che con propria deliberazione del Comitato Portuale, la nr. 8 del 7 aprile 2000, aveva specializzato le funzioni della zona di Costa Morena in (da ovest ad est): area traghetti e RO – RO (Punta delle Terrare), area containers e area per l'approvvigionamento dei prodotti energetici. ³⁹ Le banchine di Costa Morena – Punta delle Terrare, infatti, hanno da sempre ospitato anche navi traghetto insieme a quelle RO – RO.

³⁸ Passaggio completamente ripreso, a sostenere l'esigenza della redazione del "Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale", da parte dello stesso Consiglio Superiore LLPP nel suo voto. 225/2002. In sostanza viene riportato quanto già sostenuto nella scheda 1/d del Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Brindisi approvato con il DPR 23 aprile 1998.

³⁹ Si veda l'allegato nr...Provvedimento amministrativo, tra l'altro, richiamato nella documentazione di progetto della proposta di variante quale presupposto per concentrare poi su S. Apollinare e Costa Morena – Punta delle Terrare il traffico dei traghetti e ro – ro. V. ad esempio "Relazione sulla integrazione dei flussi di traffico..." alla pag.3.

C Quadro Economico di progetto (€2020)

		Importi
A	Importo dei lavori a corpo	12.954.250,56
B	Oneri per l'attuazione dei piani di sicurezza	341.610,45
	Totale importo lavori (A+B)	13.295.861,01
C.1	Lavori in economia di difficile valutazione e preventivazione	583.940,00
C.2	Rilievi accertamenti e indagini	20.000,00
C.3	Allacciamenti a pubblici servizi	20.000,00
C.4	Imprevisti	664.793,05
C.5	Acquisizione area e immobili	-
C.6	Fondo ex art. 113 comma 2 del D.Lgs. 50/2016	259.085,01
C.7	Spese tecniche relative a progettazione, D.L., CSP, CSE	664.793,05
C.8	Spese per l'assicurazione dei dipendenti della PA incaricati (art. 24 c.4 D.Lgs. 50/2016)	5.000,00
C.9	Spese per attività di consulenza e supporto	80.000,00
C.10	Spese per eventuali commissioni giudicatrici	10.000,00
C.11	Spese per pubblicità, contributo ANAC e opere artistiche	5.000,00
C.12	Spese per accertamenti di laboratorio, collaudo TA e Collaudo Statico	80.000,00
C.13	Per IVA ed eventuali altre imposte	186.954,47
	Totale somme a disposizione (C1-C13)	2.392.611,11
TOTALE		15.688.472,12

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

INFORMAZIONI DI CONTROLLO

Redatto da	Redatto per
Steer Via Marsala, 36 40126 Bologna, Italia +39 051 6569381 www.steergroup.com	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Dipartimento tecnico - Ufficio di Brindisi Piazza V. Emanuele II 7, Brindisi
Numero Progetto/Proposta Steer	Numero progetto/contratto cliente
23726501	Det. 121 del 13/03/2020
Autore	Revisore
Andrea Stanghellini, Alberto Preti	Marco Concari
Altri contributi	Lista di distribuzione
-	Cliente Steer
Numero versione	Data
Relazione 7	05 ottobre 2021



steer

steer

steergroup.com