



Il giorno 19 luglio, alle ore 11:30, in via telematica mediante google meet, giusta convocazione avvenuta con nota del Presidente del Nucleo, n. 4502 del 14 luglio 2021, il Nucleo di Valutazione istituito, ai sensi della L.R. n. 4/2007 e s.m.i., con D.G.R. n. 233 del 15.02.2021, ha incontrato il referente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità della Regione Puglia e il Presidente del CdA dell'interporto regionale della Puglia spa Davide Degennaro. Oggetto dell'incontro è l'ACB dell'intervento infrastrutturale di ampliamento dell'Interporto Regionale della Puglia con realizzazione di piattaforme logistiche dedicate"

Sono presenti:

Nome	Funzione	Pr.	Ass.
Vitorocco PERAGINE	Presidente (giusta D.G.R. 233)	x	
Fabio CAPUTO	Componente	x	
Antonio CORVINO	Componente	x	
Vittorio DELL'ATTI	Componente	x	
Giovanni GUZZARDO	Componente	Ore 12:05	
Cosimo Pietro GUARINI	Componente	x	
Corrado LO STORTO	Componente	x	
Francesco NATALE	Componente	X	
Alessandro RICCHIUTI	Componente	x	
Elisabetta VENEZIA	Componente	x	

Tiziana CRUDELE	Responsabile Segreteria Tecnico- Amministrativa NVVIP	x	
-----------------	---	---	--

Anna Rita Briganti	Responsabile di sub azione 7.3a, b, c FESR 2014-2020 della Regione Puglia	x	
--------------------	--	---	--

Davide Degennaro	Presidente Consiglio di amministrazione Interporto Regionale della Puglia spa	x	
Francesco Follieri	Consulente legale interporto	x	
Massimiliano Antonelli	Consulente Interporto - Università Bocconi	x	
Paolo Bellacosa	Consulente Interporto - società Vitale & Co.	x	
Marco Negri	Consulente Interporto - società Vitale & Co.	x	

Il Presidente del Nucleo, prof. Peragine, previi saluti e ringraziamenti ai presenti per la partecipazione, presenta i componenti del Nucleo e spiega le finalità dell'incontro. Invita, pertanto, i partecipanti a presentarsi. Terminata la fase introduttiva, vengono illustrate da diversi componenti del Nucleo (intervengono tra gli altri i proff.ri Dell'Atti e Lo Storto) le criticità anticipate con nota n. 4577 del 15 luglio 2021:

- Si solleva in primo luogo il tema della configurabilità del finanziamento come aiuto di stato e si chiedono chiarimenti circa il coinvolgimento della struttura regionale competente;
- Occorre chiarire meglio la modalità di calcolo utilizzata per il deficit di finanziamento e per la quota pubblica (€ 90 milioni);
- È assente la descrizione del contesto socio-economico e del contesto politico, istituzionale e normativo che non consente di chiarire la rilevanza del progetto;
- E' assente l'analisi di sostenibilità e delle politiche tariffarie;
- La metodologia ed i parametri utilizzati per l'analisi della domanda attuale e futura non sono illustrati in modo chiaro;
- È assente una descrizione dettagliata del cronoprogramma delle attività e del modello di gestione;
- Non è presente la discussione delle alternative progettuali alla realizzazione dell'intervento;
- Poiché il progetto ha ad oggetto l'ampliamento di una infrastruttura preesistente, le analisi finanziarie ed economiche devono essere impostate in termini marginali, stimando i flussi incrementali rispetto allo scenario attuale;
- Nell'analisi finanziaria il flusso dei ricavi è stato determinato in base alle locazioni delle superfici. I ricavi, tuttavia, dovrebbero essere ancorati ad operazioni tipiche di natura logistica. Di fatto, il progetto si presenta come un progetto di investimento immobiliare, mancando in larga parte l'analisi dei flussi logistici, l'analisi di contesto, l'analisi della domanda di movimentazione merci, ecc.;
- Nella sezione relativa alla descrizione dell'investimento non risultano chiare le motivazioni per cui sia necessario dotare l'interporto di un edificio, né tantomeno quali funzioni si debbano svolgere al suo interno. Inoltre, non vi è alcuna giustificazione circa il dimensionamento della capacità dei magazzini, né il loro numero, né la tipologia in funzione di un'analisi di mercato e strategica;
- Nell'ambito dell'analisi economica, sono stati considerati fattori di conversione obsoleti. Inoltre, trattandosi di un investimento nel settore della logistica, i benefici e i costi sociali devono essere stimati a partire da considerazioni e analisi di tipo trasportistico (alle pagine 25-26 del progetto, sono stati elencati 10 driver di benefici misurati in euro/tkm trasportato). Tuttavia, non è chiaro se ed in che modo gli stessi siano stati considerati nell'analisi economico-sociale dal momento che manca l'analisi dei flussi logistici;
- La valutazione dell'impatto ambientale, oltre ad essere soltanto qualitativa, non considera lo scenario attuale ma fa riferimento ad eventi passati;

- È assente la valutazione degli impatti del progetto sul reddito regionale e sull'incremento di manodopera sia in fase di cantiere sia in fase di gestione. Sarebbe consigliabile, inoltre, fornire anche una valutazione circa la riduzione dei tempi e l'efficientamento delle consegne;
- La valutazione del rischio non è presente, sebbene le Linee guida prevedano un'analisi qualitativa o probabilistica del rischio (da non confondersi con l'analisi di sensitività) oltre che l'indicazione di azioni di prevenzione e/o mitigazione del rischio.

Si apre la discussione.

Sul primo punto (aiuti alle imprese) la dott.ssa Briganti chiarisce che si tratta di un aiuto di stato e che la definizione dell'importo nasce proprio da una verifica fatta sul punto nel 2012.

I rappresentanti del soggetto attuatore (tra i quali il dott. Degennaro) intervengono per fornire chiarimenti e approfondimenti sulle criticità sopra rilevate. Alla fine della discussione si condivide la necessità di inquadrare il progetto in esame nel contesto più generale di un intervento infrastrutturale di ampliamento dell'Interporto con la finalità di incrementare i flussi logistici a beneficio delle movimentazioni di merci in ambito portuale, ferroviario e di traffico su gomma.

Pertanto occorre procedere ad una integrazione documentale e ad una revisione del progetto presentato in modo da superare le criticità rilevate.

Viene affrontata anche la questione della mancata indicazione delle fonti di finanziamento pubblico a parziale copertura finanziaria dell'intervento, informazione necessaria per una valutazione esaustiva dell'intervento e, in particolare, della sua sostenibilità finanziaria.

A valle della riunione il dott. Degennaro proietta un video che riassume il progetto infrastrutturale mostrando l'evoluzione fisica dell'infrastruttura.

I lavori terminano alle ore 12,15.

Il presente documento, che verbalizza la riunione tecnica del 19 luglio 2021, è stato approvato all'unanimità nella riunione del 27 settembre 2021.

Bari, 27 settembre 2021

Firme:

La Resp.le della Segreteria NVVIP
(Dott.ssa Tiziana Crudele)



Il Presidente NVVIP
(Prof. Vito Peragine)

