

Il giorno 21 febbraio 2022, alle ore 12.00, in via telematica mediante google meet, giusta convocazione del presidente trasmessa con nota n. 1342 del 15 febbraio 2022, si è riunito 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.

Sono presenti:

Nome Cognome	Funzione	Pr.	Ass. Giust.
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	x	
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	
-----------------	---	----------	--

Carmela Iadaresta	Dirigente Sezione TPL ed intermodalità	x	
Cecilia Rossini	Responsabile sub azione 7.4	x	
Francesco Di Leverano	Direttore di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale e RUP dei due procedimenti	x	

Alberto Preti	Progettista Steer	x	
Christian Casilli	Tecnico Admin	x	
Andrea Stanghellini	Progettista Steer	x	
Vito Antonio Antonacci	Presidente Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale	x	

Il Presidente del Nucleo, prof. Peragine, previi saluti e ringraziamenti ai presenti per la partecipazione, spiega le finalità dell'incontro. Invita, pertanto, i relatori ad esporre e criticità che permangono nell'ACB aggiornata trasmessa via pec.

Il prof. Vittorio Dell'Atti, la prof.ssa Elisabetta Venezia e il prof. Cosimo Pietro Guarini, relatori del progetto, riassumono le criticità riguardanti i seguenti temi:

Orizzonte temporale

Con riferimento all'orizzonte temporale, i proponenti considerano correttamente un orizzonte temporale di 25 anni (Guida ACB pag. 44). Tale orizzonte risulta comprensivo del periodo di costruzione dell'infrastruttura e dei tempi procedurali e amministrativi richiesti per l'operatività delle opere (come si evince da un esempio sul settore dei trasporti riportato nella Guida ACB - pag. 158 – "Il periodo di riferimento per l'analisi è stato fissato a 25 anni in base alla vita media dei beni, incluse sia la fase di attuazione (tre anni) che quella di esercizio (22 anni)").

Valore residuo

Per la stima del valore residuo i soggetti proponenti hanno ipotizzato un orizzonte temporale di 50, anni coerentemente con quanto indicato dalle Norme Tecniche delle Costruzioni - NTC 2018 -, prendendo in considerazione tutti i costi e i ricavi generati negli anni aggiuntivi rispetto alla vita utile dei progetti, ipotizzata invece pari a 25 anni. I fogli excel riportano, per entrambi i progetti, i costi ed i ricavi generati negli anni aggiuntivi.

Le Norme Tecniche per le Costruzioni cui i soggetti proponenti fanno riferimento sono contenute nel decreto ministeriale 17 gennaio 2018 che dal 22 marzo 2018.

E' necessario riportare il calcolo in forma esplicita sia nei fogli excel sia nel documento di analisi.

Disaggregazione dei flussi economici e finanziari

Il progetto presenta un dettaglio della domanda e dei ricavi per modalità di trasporto, sebbene l'analisi economica e finanziaria continuino ad essere condotte per dati aggregati.

IVA

Nell'ACB i soggetti proponenti specificano quanto segue: "Per quanto concerne l'IVA, le linee guida EU per l'Analisi costi-benefici indicano di includere l'IVA nell'analisi finanziaria nel caso non sia recuperabile. Le verifiche dell'Autorità di Sistema Portuale indicano che i lavori per opere portuali non sono imponibili IVA ai sensi dell'art. 9 del DPR 633/1972".

Per quanto concerne l'IVA sulla progettazione dichiarano, invece, che questa è dovuta ma indetraibile, pertanto non recuperabile.

E' bene esplicitare e dichiarare con chiarezza, sia nella parte descrittiva sia nella tabella di calcolo, gli importi inclusi nell'analisi finanziaria e quelli esclusi.

Alternative progettuali

Con riferimento alle alternative progettuali, i proponenti considerano due scenari alternativi:
Baseline scenario (scenario “without project”): tale scenario assume che le operazioni portuali proseguano senza la realizzazione del progetto, ma con l’entrata in esercizio del Nuovo Terminal di Costa Morena;
Scenario di progetto (scenario “with project”): tale scenario prevede la realizzazione degli interventi di cui al Capitolo 2 “Il progetto e il contesto di riferimento”.
Continuano, pertanto, a non esserci alternative progettuali.

Costi e ricavi/costi sociali e benefici

Si suggerisce di evidenziare e distinguere quali siano gli elementi direttamente imputabili e generati dal progetto da tutti gli altri elementi attribuibili ad esempio a esternalità.

Funding Gap

Riportare in tabella tutti gli elementi di calcolo del FG, in forma attualizzata e non, e precisare il perché della doppia determinazione riportata nei documenti.

Dopo ampia discussione in cui l’ing. Di Leverano e i tecnici Alberto Preti e Stanghellini chiariscono alcuni punti degli elaborati in materia di Iva, della redazione dei fogli excell, dei ricavi ed altri aspetti, si condivide a pieno la necessità di superare le criticità evidenziate. Il Presidente, Prof. Peragine, chiude l’incontro ricordando che il Nucleo attende la predisposizione di un documento del soggetto proponente che tenga conto delle osservazioni svolte.

I lavori terminano alle ore 13.05

Il presente documento che verbalizza le decisioni assunte nella seduta del 21 febbraio 2022 è stato approvato e firmato nella riunione del 7 marzo 2022, di cui riporta la data.

Bari, 7 marzo 2022

Firme:

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



Il Presidente NVVIP
(Prof. Vito Peragine)


