

# NUOVO TERMINAL INTERMODALE DEL PORTO DI GIOIA TAURO (GATEWAY FERROVIARIO)

REGIONE CALABRIA

---

REPORT DI VERIFICA - APRILE 2021



NUVEC - NUCLEO VERIFICA E CONTROLLO - AREA DI ATTIVITÀ 1  
SOSTEGNO E ACCOMPAGNAMENTO PER L'ACCELERAZIONE DI  
PROGRAMMI DELLA POLITICA DI COESIONE E VERIFICA DI EFFICACIA

# INDICE

<b>SINTESI</b> .....	<b>3</b>
<b>1. PRESENTAZIONE DELL'ATTIVITÀ E FINALITÀ DEL REPORT</b> .....	<b>5</b>
<b>2. INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO</b> .....	<b>6</b>
2.1 ANAGRAFICA .....	6
2.2 QUADRO FINANZIARIO.....	6
2.3 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....	6
2.4 RISORSE STANZIATE E STRUMENTI ATTUATIVI.....	11
2.5 GOVERNANCE DELL'INTERVENTO .....	11
2.6 STATO DI ATTUAZIONE.....	12
2.7 CENNI SULLA ZES CALABRIA .....	12
<b>3. IL PROCESSO DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO</b> .....	<b>14</b>
3.1 IL PERCORSO DI ATTUAZIONE E LE CRITICITÀ INCONTRATE .....	14
3.2 TEMPI DI REALIZZAZIONE E CONFRONTI CON VISTO .....	23
3.3 CAPACITÀ AMMINISTRATIVA DEI SOGGETTI COINVOLTI .....	25
<b>4. ELEMENTI PER LA VERIFICA DI EFFICACIA DELL'INTERVENTO</b> .....	<b>28</b>
4.1 FABBISOGNI ALLA BASE DELL'INTERVENTO E RISULTATI ATTESI.....	28
4.2 RISULTATI RAGGIUNTI.....	29
<b>5. CONCLUSIONI</b> .....	<b>31</b>

## ALLEGATO 1 - LA SCHEDA DI RILEVAZIONE

## Sintesi

Oggetto del presente Report è la presentazione dei risultati della verifica di efficacia prevista dal Piano SUD 2030 ed effettuata dal NUVEC sull'Intervento **Nuovo Terminal Intermodale del porto di Gioia Tauro – Gateway ferroviario** dal costo complessivo di 40 milioni di euro - di cui 20 inizialmente ammessi a finanziamento sui PON FESR a titolarità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) - realizzato dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro, in qualità di Beneficiario.

Il progetto fa parte di un insieme di interventi finanziati dall'APQ "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro", sottoscritto a **settembre 2010** volto a:

- preservare la *leadership* nel *transshipment* del Porto di Gioia Tauro,
- realizzare un sistema intermodale eccellente, attraverso la realizzazione di un *gateway* ferroviario, collocato in posizione funzionalmente efficace - tale cioè da rendere competitivi i costi e i tempi della modalità ferroviaria - integrato nel sistema ferroviario nazionale,
- creare le condizioni per l'insediamento di grandi operatori della logistica nazionali ed internazionali.

Nello specifico, il Progetto in esame – inizialmente interamente finanziato dalle risorse del PON FESR Reti per la Mobilità 2007-2013 a titolarità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – è volto a razionalizzare la movimentazione dei convogli ferroviari, riducendo sia la lunghezza delle aste ferroviarie adibite al carico e scarico, sia la tortuosità delle manovre, attraverso il potenziamento delle infrastrutture esistenti quali *gate* di ingresso e aree di sosta merci, lunghezza binari e relative infrastrutture di movimentazione container mediante carroponte. In particolare, la realizzazione del *gateway* consente di avere **il collegamento diretto, tramite ferrovia, tra il terminal intermodale del porto Gioia Tauro e gli altri terminal nazionali ed europei**. Il Progetto in esame, inoltre, ha una forte valenza ambientale in quanto interviene nel riequilibrio delle modalità di trasporto nazionale nella direttrice Nord-Sud, contribuendo pertanto, agli obiettivi di Agenda 2030 e alla riduzione di CO2.

L'intervento è **concluso e funzionante**: è stato realizzato il *gateway* ferroviario che si estende in un territorio compreso tra i comuni di Gioia Tauro e San Ferdinando su una superficie di 325 mila metri quadrati; la lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri: in particolare, tre aste da 825 metri ciascuna consentono di far partire convogli merci di lunghezza europea da 750 metri. Il **16 dicembre 2020** è arrivato nel *gateway* di Gioia Tauro il primo treno merci contenente container da imbarcare e nel 2021 entrerà pienamente a regime. Con l'entrata a regime l'intervento dovrebbe avere anche un impatto sull'interesse degli investitori nazionali e internazionali e sull'insediamento di nuove imprese nell'ambito della ZES Calabria.

In relazione ai risultati raggiunti, pur essendo stato realizzato quanto originariamente previsto, poiché l'intervento è entrato in funzione solo a metà dicembre, occorrerà effettuare **la verifica di efficacia** e, in particolare, occorrerà misurare in termini di treni/giorno la diversificazione del porto di Gioia Tauro dalla sua originaria vocazione di *trashipment* a *gateway* per i collegamenti ferroviari su scala nazionale ed europea.

Quanto al **processo di attuazione**, si segnala una partenza dell'intervento con qualche difficoltà che ha inciso sui **tempi di realizzazione** dell'infrastruttura. Al riguardo, rispetto ad analoghi interventi, la durata dell'attuazione del Progetto in esame si posiziona al di sopra dei "tempi tipici" di VISTO: dall'esame delle singole fasi ciò è imputabile alla complessa procedura connessa all'attuazione. Le fasi che registrano ritardi, infatti, sono relative ai tempi della definizione del progetto preliminare, connessi alla gara, in prima battuta andata deserta, e ai tempi di aggiudicazione che in questo caso sono relativi alla procedura di affidamento della progettazione, della realizzazione dei lavori e della concessione della gestione

dell'opera. I tempi delle fasi di progettazione definitiva, progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori, invece, registrano una durata inferiore ai "tempi tipici" di VISTO. Nel complesso, pertanto, l'Intervento sembra rilevare una buona *performance* attuativa sotto il profilo dei tempi di attuazione che, dalla sottoscrizione dell'APQ all'entrata in funzione, registrano una durata di circa 10 anni.

Un impulso all'attuazione è sicuramente da rintracciare nella **governance** del Progetto da parte dell'Autorità Portuale che si è dotata di un'adeguata struttura organizzativa e ha seguito costantemente e con competenza l'evoluzione del Progetto, anticipandone il finanziamento con risorse proprie e individuando le soluzioni per superare **le criticità emerse** in fase di attuazione. Al riguardo si segnalano le **scelte compiute** dall'Autorità Portuale di avvalersi:

- del comma 19 dell'art. 153 del D.lgs. 163/2006 **per l'affidamento della gara di *project financing***, a seguito del primo avviso andato deserto;
- dell'art. 159 del D.Lgs. 163/2006, **individuando tempestivamente un concessionario subentrante** quando, a lavori conclusi, l'aggiudicatario ha manifestato la indisponibilità a gestire l'opera realizzata;
- dell'art.38 del Codice della Navigazione, **per consentire al concessionario subentrante l'anticipata occupazione delle aree** su cui insiste l'Intervento, nelle more di definizione di un contenzioso tra l'Autorità Portuale e CORAP (soggetto espropriante, già SIREG).

A seguito dei ritardi maturati in fase di avvio, l'intervento ha cambiato fonte finanziaria ed è stato ammesso a finanziamento del PON FESR Infrastrutture e Reti 2014-2020 (ad eccezione di circa 40.000 euro finanziati dal PON Reti e Mobilità 2007-2013). Successivamente, inoltre, poiché l'importo del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 è stato ridotto di 279,3 milioni di euro a seguito dell'emergenza COVID, l'intervento in esame è stato riprogrammato. A marzo 2021, il MIT ha avviato la procedura di rimodulazione dell'Asse E "interventi infrastrutturali ferroviari e portuali" del PAC 2014-2020, nell'ambito del quale è stata individuata la fonte finanziaria "alternativa" del Gateway ferroviario.

Si segnala, infine, che ad oggi non è stata ancora sottoscritta **la convenzione tra il MIT titolare delle risorse e l'Autorità Portuale** che di fatto genera la mancata copertura finanziaria del Progetto, quasi interamente pagato con risorse proprie del Beneficiario. Ciò implica da un lato la mancata alimentazione del sistema di monitoraggio BDU che, ad oggi non è aggiornato al reale stato di avanzamento del Progetto sotto il profilo finanziario, fisico e procedurale e dall'altro il mancato rimborso del MIT all'Autorità Portuale dei circa 16,9 milioni di euro anticipati per il pagamento dei lavori.

## 1. Presentazione dell'attività e finalità del Report

Nell'ambito delle iniziative previste dal Piano SUD 2030, il Nucleo di verifica e controllo - Area di attività 1 (NUVEC 1) dell'Agenzia per la Coesione Territoriale (ACT), ha avviato una linea di azione finalizzata alla **verifica dell'efficacia degli interventi** attuati dalle politiche di coesione, con l'obiettivo di esaminare una serie di progetti selezionati ed evidenziare i risultati conseguiti e le buone pratiche che potrebbero essere trasferite in analoghi contesti attuativi o individuare gli ostacoli all'attuazione e le possibili azioni di superamento.

### BOX 1 - Piano SUD 2030 - Valutazione: il modello *what works*

Il Piano, al fine di confermare o migliorare la propria azione, nonché di alimentare la discussione partenariale, prevede di acquisire progressivamente nel tempo conoscenza su cosa di concretamente realizzato o in realizzazione "funziona", ovvero risulta utile ed efficace. A questo scopo, saranno condotte attività valutative finalizzate a individuare i risultati effettivi degli interventi realizzati e la tenuta dei meccanismi attuativi inizialmente ipotizzati, nonché approfondimenti e verifiche puntuali sull'efficacia dei progetti realizzati o in corso di realizzazione. (...). L'ACT, attraverso il Nucleo di Verifica (NUVEC), promuoverà e realizzerà verifiche e analisi di efficacia su opere pubbliche o su specifiche azioni e interventi rilevanti per l'attuazione del Piano.

Fonte: Piano SUD 2030 – pag.57

Tra i primi interventi selezionati, per la Regione Calabria è stato individuato, tra l'altro, il Progetto per il **Porto di Gioia Tauro – Gateway ferroviario (CUP F51C09000000001)** che alla data di avvio dell'attività di verifica, risultava concluso.

Nel Report si ricostruisce la storia amministrativa del Progetto, se ne descrivono i contenuti e la *governance*, si esaminano i tempi di realizzazione anche applicando lo strumento VISTO e si riportano alcune considerazioni sull'efficienza del processo di attuazione e sui primi risultati raggiunti.

Per le informazioni di dettaglio si rimanda comunque alla *Scheda di rilevazione*<sup>1</sup> (**allegato 1**) che riporta anche l'elenco della documentazione esaminata.

È opportuno rappresentare in questa sede che la metodologia inizialmente prevista per le verifiche di efficacia è stata adattata a seguito dell'emergenza sanitaria; erano previsti, infatti, sopralluoghi, per interloquire direttamente con i soggetti a vario titolo coinvolti nella programmazione e nell'attuazione degli interventi selezionati e verificare *in loco* criticità o buone prassi di attuazione, per fornire in tempi rapidi al decisore politico le considerazioni maturate sul campo.

La necessità di effettuare le analisi di efficacia sulla base dell'analisi *desk* - e quindi, con l'acquisizione di atti, materiali e informazioni da parte dei responsabili delle Amministrazioni in *smart working* - ha rallentato la finalizzazione delle verifiche di efficacia.

---

<sup>1</sup> L'elaborazione della scheda di rilevazione e l'analisi della documentazione è stata effettuata dal Gruppo di Lavoro coinvolto nel Progetto "Efficacia ed Efficienza dei progetti di Investimento" finanziato dal PON GOV 2014/2020.

## 2. Inquadramento generale dell'Intervento

### 2.1 Anagrafica

Codice scheda NUVEC (ID_DB)	8_IT
Regione	Calabria
Titolo Progetto	Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro (Gateway Ferroviario)
CUP	F51C09000000001
Localizzazione	Gioia Tauro
Programma	PON FESR I&R 2014-2020 – PON R&M 2007-2013
Amministrazione Titolare delle risorse	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Beneficiario	Autorità portuale di Gioia Tauro

### 2.2 Quadro finanziario

Costo complessivo	40.000.000,00 euro (di cui 20 milioni di euro a carico del Concessionario)
Costo totale ammesso	20.000.000,00 euro
Fonti di finanziamento	In attesa di formalizzazione della copertura finanziaria a valere sul PAC MIT 2014-2020 per 19.955.899,74 euro
	PON FESR Reti e Mobilità 2017-2013 per 44.100,26 euro

### 2.3 Descrizione dell'intervento e inquadramento territoriale

#### 2.3.1 Il porto di Gioia Tauro

La costruzione del porto di Gioia Tauro è iniziata nella prima metà degli anni '70 e, dal 1995, il porto è diventato pienamente operativo con funzioni di *transshipment* grazie alla sua posizione geografica, collocata nella direttrice tra Suez e Gibilterra, alla disponibilità di rilevanti spazi a ridosso delle banchine, all'ampiezza degli accosti e alla profondità dei fondali.

Il porto, che ricade nei comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando, presenta una configurazione a canale. Ha una superficie complessiva di 620 ettari di cui 440 destinati al terminal e 180 allo specchio acqueo. L'imboccatura, situata a sud, ha un'apertura di 300 m sul livello medio mare. Il bacino di evoluzione è circolare, di diametro pari a 750 m. La quota dei fondali varia fra - 14,5 e -18 m. Nell'estremità nord è ricavato un ulteriore bacino di evoluzione di 450 metri di diametro. La larghezza del canale è pari a 250 metri sul livello medio mare.

Anche gli spazi operativi sono di assoluta rilevanza: dispone infatti di 5130 metri di banchine di cui 3395 ricavate lungo il lato di levante, 815 lungo il lato nord e 920 metri a ponente per unità RoRo. I piazzali portuali hanno una superficie complessiva di circa 1 milione e 800 mila metri quadri. A sud è ubicata una darsena destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di 243 m.

Figura 1 – Il Porto di Gioia Tauro



Fonte: sito dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro

Il porto di Gioia Tauro è servito da un sistema stradale composto dalla S.S. 18 Tirrenica e dall'Autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria, collegata al porto con la tangenziale Est ed è presente la stazione ferroviaria di San Ferdinando collegata alla rete ferroviaria nazionale tramite la stazione di Rosarno.

#### BOX 2 - I principali concessionari operanti nel porto di Gioia Tauro

La principale area operativa è attualmente costituita dal **Terminal Container in concessione alla M.C.T. S.p.A.** che dispone di piazzali per lo stoccaggio e movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni di circa 1.558.047 mq, che si sviluppa lungo il lato Est del canale e fruisce di circa 3.400 m di banchine operative ad alti fondali.

L'area adiacente il bacino di evoluzione nord ospita il **Terminal Auto, in concessione alla società Auto Terminal Gioia Tauro S.p.A.** con una superficie di piazzali per la movimentazione, stoccaggio e distribuzione di veicoli ed annesse lavorazioni di circa 270.000 mq. Il Terminal è dotato, inoltre, di un centro tecnico (PDI) attrezzato per l'erogazione di servizi a valore aggiunto (lavaggio/deceratura e ceratura, installazione di parti accessorie, interventi di verniciatura e riparazione danni).

Oltre ai due principali concessionari sopra indicati, nella zona di ponente: è installato un silos per lo stoccaggio temporaneo di cemento e due cantieri per la costruzione a terra di unità da diporto e piccole riparazioni navali; si trova un'area della superficie di mq 7.600 destinata alla movimentazione di rinfuse solide; sono ricavati tre punti di accosto per unità **Ro-Ro**.

Fonte: Piano Operativo Triennale 2019-2021 e sito dell'Autorità portuale

A seguito della normativa di Riordino della legislazione in materia portuale (ex Legge 28.1.1994 n. 84 e s.m.i.) il porto di Gioia Tauro è stato classificato di **rilevanza economica internazionale**, con funzioni commerciale, industriale e petrolifera, di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto<sup>2</sup>.

#### BOX 3 - Alcune definizioni

Il **trasporto intermodale** è un sistema di trasporto che impiega unità di carico (quali container, casse mobili e semi-rimorchi) in grado di essere facilmente trasferite su diversi mezzi di trasporto (come navi, camion e treni) per essere portate a destinazione. La caratteristica del trasporto intermodale è quella di evitare la rottura del carico, che rimane all'interno della stessa unità, dall'inizio alla fine del ciclo di trasporto.

Un **terminal intermodale** è una struttura specializzata nel trasferimento tra diverse modalità di trasporto delle merci caricate all'interno di unità di carico intermodali. Generalmente, con il termine terminal intermodale si fa riferimento ad una piattaforma logistica specializzata nel trasporto combinato, che prevede cioè il trasferimento delle unità dalla strada alla ferrovia, e viceversa.

I **Container** sono tra le principali unità di trasporto per la logistica intermodale. Sono dei grandi contenitori con telaio in acciaio tipici del trasporto navale, che consentono di ospitare, caricare e movimentare le merci mantenendole al riparo da agenti atmosferici. Rappresentano in assoluto lo standard del trasporto mondiale sulla lunga distanza, soprattutto quando sono interessate tratte oceaniche.

<sup>2</sup> Come previsto dal comma 11 bis dell'art.8 del DL 30.12.1997 n. 457, aggiunto dalla legge di conversione del 27.2.1998 n.30 e poi modificato dall'art.10 della legge del 30.11.1998, n.423.

**TEU** sta per *Twenty-foot Equivalent Unit* ed è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO (che misurano appunto 20 ft di lunghezza x 8 ft di larghezza x 8,5 ft di altezza). Questa misura è usata per determinare la capienza di una nave o il numero di container movimentati sulle banchine di un porto in un certo periodo di tempo.

I **porti di transhipment** implicano la movimentazione del container con la stessa modalità di trasporto: nave/nave. Si occupano in sostanza di trasbordare i container da una nave a un'altra. I porti di *transhipment* sono caratterizzati da piazzali di grandi dimensioni, poiché i container possono dover aspettare giorni prima di essere trasferiti da una nave ad un'altra. Anche la posizione geografica è quasi sempre caratterizzata da una deviazione minima rispetto alla rotta principale.

Le **unità Ro-Ro** sono delle navi-traghetto dotate di portelloni che consentono a veicoli gommati di salire (roll-on) e scendere (roll-off) dalle stive in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni.

I **porti gateway** implicano comunemente il passaggio del container da una modalità di trasporto a un'altra, ad esempio nave/treno o nave/camion. I porti *gateway* possono essere considerati le porte continentali per i traffici marittimi, che trasferiscono i container dalla nave alla destinazione finale, e viceversa, attraverso i propri corridoi di trasporto stradali e ferroviari.

I **terminal container** hanno come principale attività il trasferimento delle unità di carico da una modalità di trasporto all'altra, mentre le attività di supporto prevedono lo stoccaggio temporaneo dei contenitori e servizi a valore aggiunto, come la manutenzione e la riparazione delle unità di carico e, in alcuni casi, il consolidamento e deconsolidamento dei carichi stessi, all'interno delle cosiddette Container Freight Stations.

Fonte: tratto dal sito [cswindow.contshipitalia.com](http://cswindow.contshipitalia.com)

### 2.3.2 Il Nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro

Il Progetto in esame prevede la realizzazione di nuove infrastrutture ed il completamento di opere già esistenti per la realizzazione del nuovo terminal intermodale dell'ambito portuale di Gioia Tauro. È volto a razionalizzare la movimentazione dei convogli ferroviari, rispetto al precedente assetto del porto, riducendo sia la lunghezza delle aste ferroviarie adibite al carico e scarico sia la tortuosità delle manovre, attraverso il potenziamento delle infrastrutture esistenti quali *gate* di ingresso e aree di sosta merci, lunghezza binari e relative infrastrutture di movimentazione container mediante carroponte.

Figura 2 - L'area oggetto dell'intervento



Fonte: Progetto Esecutivo – Relazione tecnica



In particolare, prevede la realizzazione di un terminal con 4 binari articolati su due aree distinte secondo la provenienza delle merci, nazionali o estere, oltre ad aree di stoccaggio e di scambio per una superficie complessiva di 269.000 mq per la movimentazione di merce nazionali e 132.000 mq di merce estere e riguarda la trasformazione di **due comparti del Porto di Gioia Tauro**:

- il primo, denominato **“Terminal Interporto”**, che prevede l’attuazione di interventi di completamento per il parcheggio merci, *gate* e edifici di servizio, di aree adiacenti a infrastrutture costituite da piazzali, binari ferroviari e predisposizione carroponte esistenti, ricadente nel Comune di San Ferdinando, al di fuori dell’area demaniale del porto;
- il secondo, denominato **“Terminal Contenitori”**, prevede l’attuazione di interventi di infrastrutturazione mediante armamento ferroviario, carroponte, *gate* e edifici di servizio su aree già adibite a piazzale di deposito e movimentazione container esistente, ricadente in Comune di Gioia Tauro all’interno del Limite di Concessione MCT.

#### *Terminal Interporto*

Alla definizione del Progetto esecutivo, l’area interessata dall’intervento Terminal Interporto risultava parzialmente infrastrutturata con piazzali in pavimentazioni sia in blocchetti sia in asfalto, con aree verdi a prato incolto; erano inoltre presenti parziali impianti di illuminazione e di raccolta acque meteoriche, erano presenti l’armamento ferroviario e le relative fondazioni del carroponte.

Figura 3 - *Terminal Interporto: stato di fatto*



Fonte: Progetto Esecutivo – Relazione tecnica

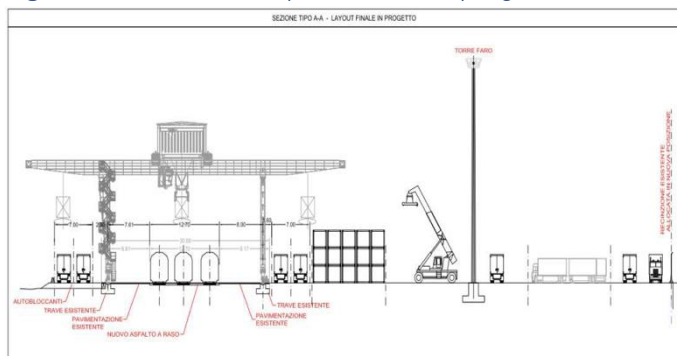
Il Progetto in esame prevede il miglioramento funzionale di quanto esistente, e precisamente, il miglioramento del sistema dei binari ferroviari, l’inserimento di nuovi deviatori in sostituzioni di quelli non più funzionanti. Prevede inoltre il completamento dell’area con impiantistica, torri faro, impianti antincendio, *gate* e fabbricati per uffici e servizi.

#### *BOX 4 - I lavori nel Terminal Interporto*

- Scavi di sbancamento aree piazzale esterno, rimozione pavimentazioni autobloccanti e scavi di fondazione e successivi getti (armamento binari, platee e plinti di fondazione, polifore);
- Realizzazione polifore di progetto e reti di smaltimento acque del parcheggio esterno e di completamento del *gate*;
- Adeguamento e completamento dell’armamento ferroviario con traversine in C.A. e rotaie, su *ballast* ferroviario con deviatori;
- Asfaltatura a raso degli interbinari e sistemazione delle aree esterne per l’accesso al parcheggio dei mezzi gommati;
- Realizzazione di una nuova pavimentazione in masselli e ripristino dei tratti interessati dagli interventi;
- Realizzazione di un punto di consegna ENEL per l’alimentazione elettrica ed adeguamento della esistente cabina di trasformazione previa installazione di segnalatori, quadri trasformatori e cablaggi;
- Realizzazione del fabbricato servizi e del *Gate*, con i relativi allacci idrici, scarichi e acqua potabile e reti elettriche;
- Realizzazione del nuovo sistema di videosorveglianza;
- Realizzazione di nuove torri fari con relativi impianti;
- Segnaletica orizzontale e verticale.

Fonte: Relazione del direttore dei lavori sul conto finale

Figura 4 - Terminal Interporto: stato di progetto

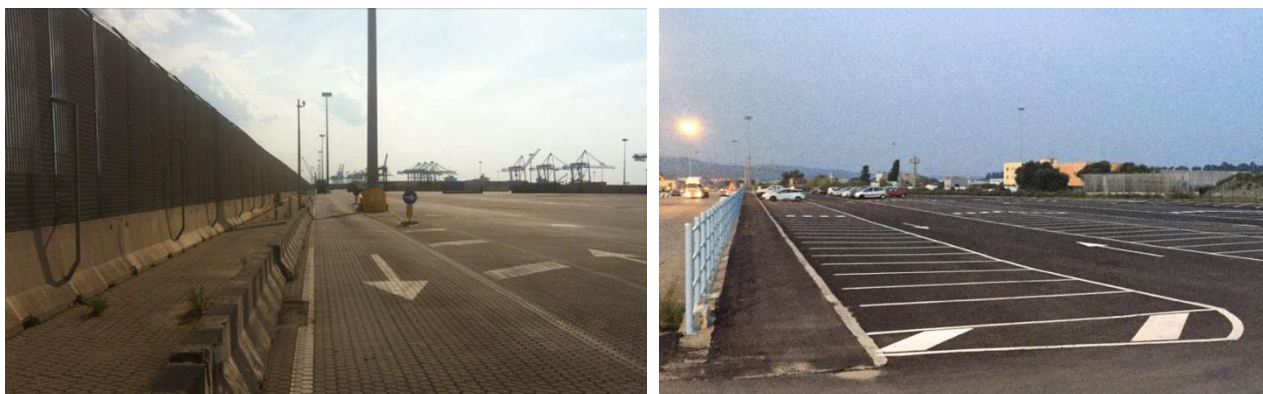


Fonte: Progetto Esecutivo –Relazione tecnica

### Terminal Contenitori

Alla definizione del Progetto esecutivo, l'area di intervento Terminal Contenitori risultava adibita a deposito e movimentazione container e transito interno dell'area in concessione alla MCT; era costituita da pavimentazione in blocchetti, recinzione in new jersey, impianto di allarme e video sorveglianza, torri faro di illuminazione, sistema di raccolta acque, impianto antincendio, rete elettrica e polifore interrate.

Figura 5 - Terminal contenitori: stato di fatto



Fonte: Progetto Esecutivo – Relazione tecnica

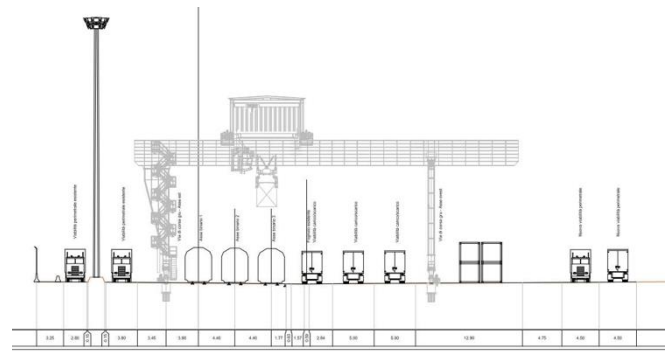
Il progetto in esame prevede la realizzazione di un autonomo terminal ferroviario per l'interscambio tra i contenitori movimentati via nave, senza interferire con l'operatività del terminal contenitori.

### BOX 5 - I lavori nel Terminal contenitori

- Scavi di sbancamento aree piazzale esterno, rimozione pavimentazioni autobloccanti e scavi di fondazione e successivi getti (armamento binari, platee e plinti di fondazione, polifore);
- Realizzazione delle polifore di progetto e delle reti di smaltimento acque del parcheggio esterno e di completamento del gate;
- Realizzazione delle vie di corsa su pali con caratteristiche antisismiche composte da trave in C.A. su pali, trivellati Ø 800 della lunghezza di mt. 11 circa e successiva posa in opera di rotaie tipo MRS, previa realizzazione dell'armamento ferroviario con traversine in C.A. su ballast ferroviario completo di deviatori;
- Asfaltatura a raso degli interbinari e sistemazione delle aree esterne per l'accesso al parcheggio dei mezzi gommati;
- Ripristino pavimentazioni interessate dagli interventi e realizzazione della pavimentazione del parcheggio esterno;
- Realizzazione del fronte cancelli interno/esterno alla recinzione perimetrale esistente;
- Realizzazione di un punto di consegna ENEL per l'alimentazione elettrica ed adeguamento della esistente cabina di trasformazione previa installazione di segnalatori, quadri trasformatori e cablaggi;
- Realizzazione del fabbricato servizi e del Gate, con allacci idrici, scarichi e acqua potabile e reti elettriche;
- Realizzazione del nuovo sistema di videosorveglianza del terminal nella parte della nuova recinzione con ricollegamento al sistema interno esistente;
- Segnaletica orizzontale e verticale.

Fonte: Relazione del direttore dei lavori sul conto finale

Figura 6 - Terminal contenitori: stato di progetto



Fonte: Progetto Esecutivo – Relazione tecnica

## 2.4 Risorse stanziare e strumenti attuativi

La realizzazione del Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro (Gateway Ferroviario) è da inquadrare all'interno dell' APQ "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro", sottoscritto il 28 settembre 2010 tra il Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) il Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca (MIUR), Rete Ferroviaria Italiana (RFI), l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, il Consorzio per lo sviluppo industriale della Provincia di Reggio Calabria e la Regione Calabria.

L'APQ citato individua quale fonte di finanziamento 20 milioni di euro a valere sulle risorse del PON FESR Reti e Mobilità 2007-2013: con i decreti<sup>3</sup> n.6650 del 16.06.2009 e n.10288 del 27.09.2010 l'intervento è stato ammesso al programma.

Successivamente, l'intervento è stato suddiviso in fasi tra il PON FESR Reti e Mobilità 2007-2013 e il PON FESR Infrastrutture e Reti 2014-2020 e, con decreto n.10999 del 30.12.2015, l'intervento è quasi interamente confluito interamente nel PON FESR Infrastrutture e Reti 2014-2020; in particolare, con i decreti<sup>4</sup> n.5487 del 31.5.2017, n.3270 del 30.3.2017, n.8223 del 9.8.2017 e n.9330 del 21.9.2017, l'intervento è stato ammesso al PON FESR Infrastrutture e Reti 2014-2020 per un importo di 19.955.899,74 euro.

Con Decisione C(2020) 6758 final del 29.9.2020, l'importo del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 è stato ridotto di 279,3 milioni di euro, a favore di un incremento di pari importo destinato ad azioni a contrasto dell'emergenza COVID a valere sul PON Imprese e Competitività, come previsto dal Protocollo di intesa sottoscritto tra il Ministro per il Sud e la coesione territoriale e il MIT. A seguito di ciò l'intervento in esame è stato riprogrammato e l'amministrazione titolare di risorse si è attivata per trovare una soluzione alternativa per il finanziamento del progetto. A marzo 2021, in particolare, il MIT ha avviato la procedura di rimodulazione dell'Asse E "interventi infrastrutturali ferroviari e portuali" del PAC 2014-2020 (secondo le modalità previste dalla Delibera CIPE 10/2015), nell'ambito del quale è stata individuata la fonte finanziaria alternativa del Gateway ferroviario.

Si segnala tuttavia che, ad oggi, non risulta ancora stipulata la convenzione fra Autorità Portuale e MIT per il progetto che resta finanziato sul PON FESR Reti e Mobilità 2007-2013 solo per l'importo destinato alla progettazione pari a 44.100,26 euro (*stand alone*).

## 2.5 Governance dell'Intervento

I soggetti coinvolti nell'attuazione del progetto sono: il **Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT)**, in qualità di soggetto titolare delle risorse e in particolare, la **Divisione II della Direzione generale per lo**

<sup>3</sup> Si segnala che tali decreti non sono stati acquisiti né reperiti in rete e pertanto non sono stati esaminati

<sup>4</sup> Come nota precedente

**sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali** in cui sono incardinati l’Autorità di Gestione del Programma nonché il Responsabile della Linea II.1.2 a cui è ascrivito l’intervento; la **l’Autorità Portuale di Gioia Tauro**, in qualità di beneficiario dell’intervento, come previsto fin dall’APQ.

## 2.6 Stato di attuazione

L’intervento è **concluso e funzionante**, tuttavia ciò non è desumibile dal sistema di monitoraggio nazionale BDU. L’Autorità Portuale di Gioia Tauro, infatti, dal mese di aprile 2018 non ha aggiornato il sistema di monitoraggio, in quanto non è stata ancora sottoscritta la Convenzione di finanziamento con il MIT e gli avanzamenti finanziari, fisici e procedurali conseguiti dopo tale data non stati quindi monitorati. Sotto il **profilo dell’avanzamento finanziario**, a fronte delle erogazioni effettuate dall’Autorità Portuale pari a 16.908.923,79 euro, su Open-Coesione risultano monitorate spese sostenute per 12.688.304,36 a valere sul PON FESR Infrastrutture e Reti 2014-2020 e 44.100,26 euro a valere sul PON FESR Reti e Mobilità 2007-2013.

Anche gli indicatori di **realizzazione fisica** previsti dal PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 non registrano avanzamenti, nonostante l’Intervento sia completato.

Tabella 1 - *Avanzamento fisico*

Descrizione	Tipologia di indicatore	Misura	Valore obiettivo	Valore raggiunto
Superficie dell’intervento	Indicatore di realizzazione fisica	MQ	427.000	-
Porti/Interporti - Lunghezza raccordi ferroviari/binari	Indicatore di realizzazione fisica	MT	3.250	-

Fonte: *Open Coesione 21.12.2020*

## 2.7 Cenni sulla ZES Calabria

Trattandosi di un progetto che insiste nel porto di Gioia Tauro, non si può omettere un cenno allo stato di avanzamento della Zona Economica Speciale (ZES) Calabria.

### BOX 6 - *La ZES Calabria*

La ZES della Calabria, ai sensi del D.L. 91/2017 e del Reg.(UE )1315/2013, è incentrata sul porto CORE di Gioia Tauro. Il porto di Gioia Tauro che gestisce gli altri porti calabresi (Crotone, Corigliano, Villa San Giovanni e Palmi) con alle spalle i vari insediamenti industriali, diventa il punto di forza della ZES Calabria che ha come obiettivo quello di creare condizioni economiche, finanziarie e amministrative favorevoli allo sviluppo di imprese già operanti nelle aree interessate e di stimolare l'insediamento di nuove imprese con riferimento a quelle strettamente connesse alle attività di import ed export. Infatti, secondo la normativa di istituzione delle ZES, una Zona Economica Speciale è definita come un'area geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale, e comprendente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Reg.(UE)1315/2013, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

L’obiettivo che si intende raggiungere è quello della costruzione di un sistema ZES regionale che, a partire dal porto CORE e dal suo retroporto, collegato ai porti e interporti nazionali, gli aeroporti e le aree produttive retroportuali, sia in grado di rafforzare le relazioni economico funzionali già esistenti, affinché siano volano per nuovi investitori interessati ad operare in un ambito territoriale che offre un "servizio" aggiunto quale è quello di connetterli agevolmente, grazie alle caratteristiche anche infrastrutturali ed alla *mission* del porto di Gioia Tauro, al resto del mondo.

Fonte: *Piano Operativo Triennale 2019-2021*

La ZES Calabria è stata istituita con DPCM dell’**11.5.2018**.

Il **7 marzo 2019** è stato istituito il Comitato di Indirizzo presieduto dal Presidente dell’Autorità Portuale e il **28.3.2019** è stato approvato il Regolamento di funzionamento delle sedute. Il **2.7.2019** il Comitato di Indirizzo ha approvato una Nota informativa sulle procedure di accesso al credito d'imposta di cui agli articoli 1, commi 98 e seguenti della L:28/12/2015, n. 208.

Il **9.8.2019** l’Agenzia delle Entrate ha definito le modalità di presentazione della comunicazione per la fruizione del credito d’imposta per gli investimenti nelle ZES approvando modelli e istruzioni per la compilazione.

*BOX 7 - Le ZES e il Piano SUD 2030*

La Legge di Bilancio 2020 ha visto un notevole ulteriore rafforzamento della misura, con l’obiettivo di accelerare l’attuazione e l’operatività dello strumento, per recuperarne la funzione, piegata dalle perimetrazioni regionali a misura di sviluppo territoriale, alla finalità propria di attrazione dei grandi investimenti.

Sul piano della governance, è prevista l’istituzione di un **Commissario Straordinario di Governo** per ogni ZES, che presiede i Comitati direttivi e partecipa alla Cabina di regia nazionale, al fine di garantire sia il necessario indirizzo unitario delle politiche di attrazione degli investimenti, sia una spinta decisiva per l’effettiva implementazione delle misure già previste nei singoli Piani di sviluppo ZES, sia a livello di semplificazione amministrativa che a livello di marketing e attrazione degli investimenti. Sul piano degli incentivi fiscali, è prevista l’estensione del credito d’imposta per investimenti fino a tutto il 2022, con una copertura di ulteriori 100 milioni di euro. (...)

Le ulteriori linee di intervento (che saranno oggetto di appositi finanziamenti per tutto il ciclo 2021-2027) prevedono, in particolare:

- I. la nomina dei Commissari Straordinari e l’istituzione degli Uffici dei Commissari, a supporto delle attività dei Commissari stessi e del Comitato Direttivo di ogni ZES;
- II. il finanziamento delle infrastrutture c.d. “ultimo miglio” all’interno delle aree ZES, con l’adeguamento e il potenziamento degli assi viari e ferroviari di connessione con le aree industriali, i porti, gli interporti e retroporti, per il necessario sviluppo del traffico merci;
- III. l’elaborazione di “Protocolli energetici” per ridurre il costo dell’energia per le imprese operanti nelle ZES;
- IV. lo sviluppo di sinergie con l’Agenzia delle Entrate, per la migliore applicazione degli incentivi fiscali (in particolare al settore della logistica) e il coordinamento delle diverse misure di intervento fiscale a livello locale e nazionale;
- V. l’indicazione alle Autorità di Sistema Portuali che rientrano nelle ZES di istituire le Zone Franche Doganali (ZFD), come ulteriore strumento di attrattività delle aree;
- VI. l’istituzione dei presidi di legalità nelle aree ZES già previsti a livello normativo e regolamentare, anche attraverso specifiche dotazioni tecnologiche.

*Fonte: Piano SUD 2030 – pagg.39-40*

Il **5 ottobre 2020** il Consiglio dei Ministri ha deliberato la nomina del Commissario straordinario di governo per presiedere il Comitato di indirizzo della ZES Calabria, a norma dell’articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n.400.

### 3. Il processo di attuazione dell'intervento

#### 3.1 Il percorso di attuazione e le criticità incontrate

##### 3.1.1 L'APQ e lo studio di fattibilità

Nel 2010, all'atto di sottoscrizione dell'APQ "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro", l'Autorità Portuale di Gioia Tauro disponeva di uno Studio di fattibilità dell'intervento che prevedeva **un investimento suscettibile di finanziamento a carico di privati**, già inserito nel Piano Operativo Triennale 2010/2012.

#### BOX 8 - *il Project Financing*

Il *project financing* costituisce un modello di finanziamento e realizzazione di opere pubbliche che si configura innanzitutto come una complessa operazione economico-finanziaria per la realizzazione di un'opera e/o la gestione di un servizio, su iniziativa di promotori (*sponsors*) privati o pubblici.

Aspetti qualificanti sul piano economico di un'operazione di *project financing* sono i seguenti:

- a) la finanziabilità del progetto, ossia la sua attitudine a produrre nel suo ciclo vitale un flusso di cassa (*cash flow*) sufficiente a coprire i costi operativi, remunerare i finanziatori e fornire un congruo margine di profitto al promotore dell'operazione: si suole dire che il progetto deve essere *self-liquidating*;
- b) la concentrazione del finanziamento in un autonomo centro di riferimento giuridico e finanziario (*Special Purpose Vehicle*: spesso una società di progetto), cui vengono affidati i mezzi finanziari e la realizzazione del progetto, con conseguente separazione (*ring fence*) giuridica e finanziaria del progetto dagli *sponsors*, il che si concreta in una collocazione fuori bilancio (*off-balance sheet financing*) del *project financing* rispetto alle altre attività dei promotori o degli azionisti dell'eventuale società di progetto;
- c) la costituzione a favore dei finanziatori esterni dell'iniziativa di "garanzie indirette", basate su una vasta gamma di accordi tra le parti interessate al progetto fondati a loro volta sugli studi di fattibilità del progetto, sul piano economico-finanziario, con i relativi flussi di realizzo, e sulle analisi del rischio, con la conseguenza che la possibilità di rivalsa dei finanziatori e degli altri creditori (appaltatori dei lavori, delle forniture, ecc.) nei confronti degli *sponsors* rimane limitata al valore delle attività finanziate.

Fonte: tratto da "Il Project financing per le opere pubbliche" – A. Vacca – C. Salustri (Ed. Simone)

Lo Studio di Fattibilità, predisposto dall'Autorità Portuale, è stato esaminato nell'ambito di un Tavolo Tecnico istituito presso l'Unità di Valutazione (UVAL) dell'allora Dipartimento per le Politiche di Sviluppo del MiSE che coinvolgeva tutte le Amministrazioni coinvolte, al fine di condividere la funzionalità ferroviaria del Progetto da collegare alla rete nazionale nonché le procedure da seguire per la realizzazione e la concessione in gestione del Gateway. Lo Studio di Fattibilità è stato rimodulato e integrato a seguito degli incontri del gruppo tecnico ed ha acquisito il parere favorevole del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP) della Regione Calabria il **23.4.2012**.

##### 3.1.2 Il primo avviso in *project financing*

Già nell'APQ era prevista la definizione di un modello gestionale del *gateway*, che preveda la finanziabilità delle opere infrastrutturali con risorse pubbliche e l'attribuzione della gestione del Terminal mediante procedura di evidenza pubblica. Il bando di gara di *project financing* per l'individuazione del promotore per la progettazione, l'esecuzione dei lavori e la gestione del Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro è stato pubblicato sulla GUCE il **18.10.2012**. L'importo complessivo della procedura ammontava a 40 milioni di euro di cui:

- 20 milioni di euro a carico dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro per la progettazione e la realizzazione dei lavori, a valere sul finanziamento del PON FESR Reti e Mobilità 2007-2013 del MIT;
- 20 milioni di euro a carico del promotore quale investimento complessivo per l'infrastrutturazione e gestione del Terminal nell'arco della concessione trentennale.

La scadenza del bando era stata fissata per il 21.01.2013, poi prorogata al 21.04.2013. Entro il termine fissato non sono pervenute offerte a causa della **grave crisi finanziaria esistente all'epoca**, come dettagliatamente illustrato dal RUP (cfr. successivo BOX).

## BOX 9 - Le criticità incontrate nel primo avviso di project financing

Si evidenzia che l'analisi finanziaria dell'appalto di project financing è stata condotta valutando l'autosostegno finanziario, facendo sì che il contributo pubblico di 20.000.000,00 di euro potesse creare le condizioni economiche per il coinvolgimento di un operatore privato nelle fasi di costruzione e gestione. Come periodo di riferimento dell'analisi economica si è fatto riferimento a quanto previsto nelle linee guida della Commissione Europea, (DG Politica Regionale - Sviluppo tematico, impatto, valutazione e azioni innovatrici, Documento di lavoro n° 4, Orientamenti metodologici per la realizzazione delle analisi costi-benefici, 2007) tenendo conto anche degli impatti positivi e negativi nel medio-lungo periodo come raccomandato nelle linee della Commissione Europea, (DG Politica Regionale e Coesione, Unità di Valutazione, Guida all'analisi Costi-Benefici dei progetti d'investimento, 2006).

I risultati degli indicatori di redditività, in un contesto normativo di finanza di progetto, hanno dimostrato che il contributo pubblico creava le condizioni minime necessarie per generare dei benefici economici, mentre dal punto di vista ambientale i risultati ottenuti erano ottimi.

Dai vari studi condotti, e preso atto dell'impatto della crisi economica in atto a livello mondiale, è emerso che lo strumento del *project financing* risultava molto rischioso.

I fattori determinanti le risultanze dei suddetti studi afferivano sia ai tempi di realizzazione che al finanziamento.

1. I Tempi. Lo studio condotto dall'Ance sullo stato di attuazione del *project financing* in Italia, ha accertato che le criticità e le inefficienze ostacolano l'impiego di questo strumento. In particolare, un fattore di rischio preponderante è il tempo che intercorre per attivare la fase di gestione; infatti, gli studi hanno accertato che in Italia mediamente sono necessari 4 anni e 10 mesi per la conclusione della procedura, di cui solo 4 anni per le procedure amministrative, e 10 mesi per l'attivazione della fase di gestione.
2. I finanziamenti. Analizzando la tipologia di finanziamento di solito utilizzato per la tipologia di project Financing si riscontrava che:
  - dal punto di vista finanziario la tecnica del Project Finance consiste nell'isolare il progetto e i suoi asset (ed il suo merito creditizio) dall'entità promotrice dello stesso e dal suo stato patrimoniale. Per fare ciò è prevista la costituzione di una società ad hoc (*Special Purpose Vehicle*), alla quale vengono riferite tutte le passività e attività che sorgeranno in capo al progetto, ed unicamente quelle. Inoltre, viene elaborata attorno alla SPV una rete di contratti, il cui scopo è minimizzare le componenti di rischio del progetto che possono essere meglio gestite, per loro natura, da controparti esterni. Altresì, vengono firmati contratti di assicurazione finanziaria e operativa per proteggere il progetto da una variegata serie di rischi collegati;
  - lo *Special Purpose Vehicle* viene finanziato da una combinazione di debito e capitale di rischio, in componente percentuale approssimativamente pari a  $\frac{3}{4}$  e  $\frac{1}{4}$ ;
  - la componente di debito è solitamente concessa sotto forma di prestiti sindacati, ovvero erogati congiuntamente da un pool di banche. Tali prestiti sono solitamente concessi a tasso variabile, composto da un parametro variabile di mercato (ad esempio, LIBOR e EURIBOR) e da una componente di *spread*, che esprime il vero *pricing* del prestito. Quest'ultima va a sommarsi al primo per la determinazione del tasso attuale di pagamento a ciascuna scadenza. Lo *spread* rispecchia da vicino il rischio reale/percepito che la controparte bancaria assegna all'operazione, e funge da remunerazione ad esso.

Da quanto rilevato dalle indagini effettuate si sono potute riscontrare delle sensibili differenze di pricing tra il periodo "crisis" e "pre-crisis". È stato dimostrato che la crisi ha portato prevedibili sconvolgimenti anche a riguardo del costo dei prestiti sulle operazioni di project Finance. In particolare, si è osservata una crescita assoluta degli spread medi (da 165bps a 243bps) e negli spread medi ponderati per il valore dei prestiti (da meno di 200bps a circa 350 bps); crescita che si è ripetuta anche dopo la suddivisione dei prestiti in determinate classi (ad esempio, loans con PA intervention, il cui spread medio sale da 125bps a 185bps, etc...). Il picco è stato osservabile nel 2009, inoltre, dopo gennaio 2008, le banche prestatrici sono state più sensibili (in valore assoluto) a determinati parametri, come durata, importo e FX risk. Le variabili non-standard hanno mantenuto più o meno la loro direzionalità, sia pre, che post-crisi. In generale, sembra che ci sia stata una diffusa crescita nell'avversione al rischio da parte delle banche. Il fatto che la avversione al rischio era aumentata veniva per l'appunto, in sintesi, spiegata per i motivi sotto riportati:

1. In Italia la crescita degli *spread* era da ricercare nella variabile esogena "rischio-paese" e dopo la crisi, si era difatti registrata una forte sensazione di instabilità con espresso riferimento alla situazione di solidità degli Stati Sovrani nel far fronte agli impegni finanziari presi con i propri cittadini e con il resto del mondo.
2. I dati finanziari dimostravano che, al peggiorare delle situazioni economiche, i progetti finanziati nell'ambito del *project financing* avevano diminuito la loro capacità di generare flussi di cassa, soprattutto all'interno della incertezza generale sulle possibilità di un recupero concreto della recessione. Di pari passo, erano aumentate le probabilità di default futuro dei progetti stessi.
3. Inoltre, si rilevava che quando i tassi interbancari di mercato scendono verso il basso (spesso in seguito a movimenti delle Banche Centrali), gli *spread* sui prestiti di *project financing* imboccavano un percorso ascendente e viceversa.
4. Altre plausibili spiegazioni erano state le nuove regole di Basilea III che avevano imposto alle banche maggiori requisiti di capitalizzazione la cui applicazione a partire dall'anno 2013. Il ritorno sul capitale di rischio presumibilmente diminuiva, sia a livello generale che sui singoli prestiti (specialmente quelli a lunga scadenza, come spesso se ne registrano nel Project

Finance). Infatti, in virtù di quanto sopra riportato anche lo Stato italiano ha riformulato alcune norme di applicazione sul *project financing*, con i decreti emanati dal Governo Monti con il “Decreto Salva-Italia”, il “Decreto Cresci-Italia e il “Decreto Semplificazioni”, per incentivare e rendere meno rischioso dal punto di vista finanziario l’uso di questo strumento. Successivamente, anche il Governo Letta si è mosso in questa direzione, emanando con il “Decreto del Fare” ulteriori norme per rendere meno rischioso il *project financing* per gli operatori.

Fonte: Relazione del RUP al 24.12.2020

### 3.1.3 La procedura di gara e l’affidamento del contratto

Successivamente all’esito dell’Avviso del 2012, l’Autorità Portuale di Gioia Tauro ha proposto al Tavolo tecnico la possibilità di variare il bando di gara prevedendo un affidamento per la sola progettazione ed esecuzione e successivamente un bando per la concessione della gestione dell’infrastruttura. Nel corso della riunione del Tavolo tecnico del 1<sup>a</sup>.7.2013 l’Unione Europea si è espressa negativamente su tale ipotesi osservando che solo attraverso una gara in *project financing* si sarebbe dimostrato l’interesse del mercato verso la trasformazione del porto. L’Autorità Portuale, pertanto, ha provveduto a modificare lo Studio di Fattibilità - rimodulando le parti che potevano determinare incertezze economiche al fine di rendere appetibile l’appalto - e ad avviare la predisposizione di una nuova procedura di gara.

Nelle more della definizione della nuova procedura, l’Autorità Portuale ha ricevuto una manifestazione di interesse per l’assunzione delle funzioni di promotore per la realizzazione del Progetto. A seguito di una serie di incontri, il **3.3.2014** è stato acquisito il progetto preliminare da porre a base di gara ai sensi del comma 19 dell’art. 153 del D.lgs. 163/2006, allora in vigore.

#### BOX 10 - Art. 153 D.lgs. 163/2006 - Finanza di progetto

1. Per la realizzazione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, ivi inclusi quelli relativi alle strutture dedicate alla nautica da diporto, inseriti nella programmazione triennale e nell’elenco annuale di cui all’articolo 128, ovvero negli strumenti di programmazione formalmente approvati dall’amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente, ivi inclusi i Piani dei porti, finanziabili in tutto o in parte con capitali privati, le amministrazioni aggiudicatrici possono, in alternativa all’affidamento mediante concessione ai sensi dell’articolo 143, affidare una concessione ponendo a base di gara uno studio di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l’utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti.
2. Il bando di gara è pubblicato con le modalità di cui all’articolo 66 ovvero di cui all’articolo 122, secondo l’importo dei lavori, ponendo a base di gara lo studio di fattibilità predisposto dall’amministrazione aggiudicatrice o adottato ai sensi del comma 19.
- 2-bis. Lo studio di fattibilità da porre a base di gara è redatto dal personale delle amministrazioni aggiudicatrici in possesso dei requisiti soggettivi necessari per la sua predisposizione in funzione delle diverse professionalità coinvolte nell’approccio multidisciplinare proprio dello studio di fattibilità. In caso di carenza in organico di personale idoneamente qualificato, le amministrazioni aggiudicatrici possono affidare la redazione dello studio di fattibilità a soggetti esterni, individuati con le procedure previste dal presente codice. Gli oneri connessi all’affidamento di attività a soggetti esterni possono essere ricompresi nel quadro economico del progetto. (comma introdotto dall’articolo 3, comma 2, legge n. 134 del 2012)
3. Il bando, oltre al contenuto previsto dall’articolo 144, specifica:
  - a) che l’amministrazione aggiudicatrice ha la possibilità di richiedere al promotore prescelto, di cui al comma 10, lettera b), di apportare al progetto preliminare, da questi presentato, le modifiche eventualmente intervenute in fase di approvazione del progetto, anche al fine del rilascio delle concessioni demaniali marittime, ove necessarie, e che in tal caso la concessione è aggiudicata al promotore solo successivamente all’accettazione, da parte di quest’ultimo, delle modifiche progettuali nonché del conseguente eventuale adeguamento del piano economico-finanziario;
  - b) che, in caso di mancata accettazione da parte del promotore di apportare modifiche al progetto preliminare, l’amministrazione ha facoltà di chiedere progressivamente ai concorrenti successivi in graduatoria l’accettazione delle modifiche da apportare al progetto preliminare presentato dal promotore alle stesse condizioni proposte al promotore e non accettate dallo stesso.
4. Le amministrazioni aggiudicatrici valutano le offerte presentate con il criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa di cui all’articolo 83.
5. Oltre a quanto previsto dall’articolo 83 per il caso delle concessioni, l’esame delle proposte è esteso agli aspetti relativi alla qualità del progetto preliminare presentato, al valore economico e finanziario del piano e al contenuto della bozza di convenzione. Per quanto concerne le strutture dedicate alla nautica da diporto, l’esame e la valutazione delle proposte sono svolti anche con riferimento alla maggiore idoneità dell’iniziativa prescelta a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica dell’area interessata, alla tutela del paesaggio e dell’ambiente e alla sicurezza della navigazione.



6. Il bando indica i criteri, secondo l'ordine di importanza loro attribuita, in base ai quali si procede alla valutazione comparativa tra le diverse proposte. La pubblicazione del bando, nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, esaurisce gli oneri di pubblicità previsti per il rilascio della concessione demaniale marittima.

7. Il disciplinare di gara, richiamato espressamente nel bando, indica, in particolare, l'ubicazione e la descrizione dell'intervento da realizzare, la destinazione urbanistica, la consistenza, le tipologie del servizio da gestire, in modo da consentire che le proposte siano presentate secondo presupposti omogenei.

8. Alla procedura sono ammessi solo i soggetti in possesso dei requisiti previsti dal regolamento per il concessionario anche associando o consorziando altri soggetti, fermi restando i requisiti di cui all'articolo 38.

9. Le offerte devono contenere un progetto preliminare, una bozza di convenzione, un piano economico-finanziario asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso ed iscritte nell'elenco generale degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, nonché la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione, e dare conto del preliminare coinvolgimento di uno o più istituti finanziatori nel progetto; il regolamento detta indicazioni per chiarire e agevolare le attività di asseverazione ai fini della valutazione degli elementi economici e finanziari. Il piano economico-finanziario comprende l'importo delle spese sostenute per la predisposizione delle offerte, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Tale importo non può superare il 2,5 per cento del valore dell'investimento, come desumibile dallo studio di fattibilità posto a base di gara. Nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, il progetto preliminare deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, deve contenere uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente e deve essere integrato con le specifiche richieste nei decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 giugno 2009, nn. 10/09, 11/09 e 12/09 e successive modificazioni.

10. L'amministrazione aggiudicatrice:

a) prende in esame le offerte che sono pervenute nei termini indicati nel bando;

b) redige una graduatoria e nomina promotore il soggetto che ha presentato la migliore offerta; la nomina del promotore può aver luogo anche in presenza di una sola offerta;

c) pone in approvazione il progetto preliminare presentato dal promotore, con le modalità indicate all'articolo 97, anche al fine del successivo rilascio della concessione demaniale marittima, ove necessaria. In tale fase è onere del promotore procedere alle modifiche progettuali necessarie ai fini dell'approvazione del progetto, nonché a tutti gli adempimenti di legge anche ai fini della valutazione di impatto ambientale, senza che ciò comporti alcun compenso aggiuntivo, né incremento delle spese sostenute per la predisposizione delle offerte indicate nel piano finanziario;

d) quando il progetto non necessita di modifiche progettuali, procede direttamente alla stipula della concessione;

e) qualora il promotore non accetti di modificare il progetto, ha facoltà di richiedere progressivamente ai concorrenti successivi in graduatoria l'accettazione delle modifiche al progetto presentato dal promotore alle stesse condizioni proposte al promotore e non accettate dallo stesso.

11. La stipulazione del contratto di concessione può avvenire solamente a seguito della conclusione, con esito positivo, della procedura di approvazione del progetto preliminare e della accettazione delle modifiche progettuali da parte del promotore, ovvero del diverso concorrente aggiudicatario. Il rilascio della concessione demaniale marittima, ove necessaria, avviene sulla base del progetto definitivo, redatto in conformità al progetto preliminare approvato.

12. Nel caso in cui risulti aggiudicatario della concessione un soggetto diverso dal promotore, quest'ultimo ha diritto al pagamento, a carico dell'aggiudicatario, dell'importo delle spese di cui al comma 9, terzo periodo.

13. Le offerte sono corredate dalla garanzia di cui all'articolo 75 e da un'ulteriore cauzione fissata dal bando in misura pari al 2,5 per cento del valore dell'investimento, come desumibile dallo studio di fattibilità posto a base di gara. Il soggetto aggiudicatario è tenuto a prestare la cauzione definitiva di cui all'articolo 113. Dalla data di inizio dell'esercizio del servizio, da parte del concessionario è dovuta una cauzione a garanzia delle penali relative al mancato o inesatto adempimento di tutti gli obblighi contrattuali relativi alla gestione dell'opera, da prestarsi nella misura del 10 per cento del costo annuo operativo di esercizio e con le modalità di cui all'articolo 113; la mancata presentazione di tale cauzione costituisce grave inadempimento contrattuale.

14. Si applicano ove necessario le disposizioni di cui al d.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, e successive modificazioni.

15. Le amministrazioni aggiudicatrici, ferme restando le disposizioni relative al contenuto del bando previste dal comma 3, primo periodo, possono, in alternativa a quanto prescritto dal comma 3, lettere a) e b), procedere come segue:

a) pubblicare un bando precisando che la procedura non comporta l'aggiudicazione al promotore prescelto, ma l'attribuzione allo stesso del diritto di essere preferito al migliore offerente individuato con le modalità di cui alle successive lettere del presente comma, ove il promotore prescelto intenda adeguare la propria offerta a quella ritenuta più vantaggiosa;

b) provvedere alla approvazione del progetto preliminare in conformità al comma 10, lettera c);

c) bandire una nuova procedura selettiva, ponendo a base di gara il progetto preliminare approvato e le condizioni economiche e contrattuali offerte dal promotore, con il criterio della offerta economicamente più vantaggiosa;

d) ove non siano state presentate offerte valutate economicamente più vantaggiose rispetto a quella del promotore, il contratto è aggiudicato a quest'ultimo;

e) ove siano state presentate una o più offerte valutate economicamente più vantaggiose di quella del promotore posta a base di gara, quest'ultimo può, entro quarantacinque giorni dalla comunicazione dell'amministrazione aggiudicatrice, adeguare la propria proposta a quella del migliore offerente, aggiudicandosi il contratto. In questo caso l'amministrazione aggiudicatrice rimborsa al migliore offerente, a spese del promotore, le spese sostenute per la partecipazione alla gara, nella misura massima di cui al comma 9, terzo periodo;

f) ove il promotore non adegui nel termine indicato alla precedente lettera e) la propria proposta a quella del miglior offerente individuato in gara, quest'ultimo è aggiudicatario del contratto e l'amministrazione aggiudicatrice rimborsa al promotore, a spese dell'aggiudicatario, le spese sostenute nella misura massima di cui al comma 9, terzo periodo. Qualora le amministrazioni aggiudicatrici si avvalgano delle disposizioni del presente comma, non si applicano il comma 10, lettere d) ed e), il comma 11 e il comma 12, ferma restando l'applicazione degli altri commi che precedono.

16. In relazione a ciascun lavoro inserito nell'elenco annuale di cui al comma 1, per il quale le amministrazioni aggiudicatrici non provvedano alla pubblicazione dei bandi entro sei mesi dalla approvazione dello stesso elenco annuale, i soggetti in possesso dei requisiti di cui al comma 8 possono presentare, entro e non oltre quattro mesi dal decorso di detto termine, una proposta avente il contenuto dell'offerta di cui al comma 9, garantita dalla cauzione di cui all'articolo 75, corredata dalla documentazione dimostrativa del possesso dei requisiti soggettivi e dell'impegno a prestare una cauzione nella misura dell'importo di cui al comma 9, terzo periodo, nel caso di indizione di gara ai sensi delle lettere a), b) e c) del presente comma. Entro sessanta giorni dalla scadenza del termine di quattro mesi di cui al periodo precedente, le amministrazioni aggiudicatrici provvedono, anche nel caso in cui sia pervenuta una sola proposta, a pubblicare un avviso con le modalità di cui all'articolo 66 ovvero di cui all'articolo 122, secondo l'importo dei lavori, contenente i criteri in base ai quali si procede alla valutazione delle proposte. Le eventuali proposte rielaborate e ripresentate alla luce dei suddetti criteri e le nuove proposte sono presentate entro novanta giorni dalla pubblicazione di detto avviso; le amministrazioni aggiudicatrici esaminano dette proposte, unitamente alle proposte già presentate e non rielaborate, entro sei mesi dalla scadenza di detto termine. Le amministrazioni aggiudicatrici, verificato preliminarmente il possesso dei requisiti, individuano la proposta ritenuta di pubblico interesse procedendo poi in via alternativa a:

a) se il progetto preliminare necessita di modifiche, qualora ricorrano le condizioni di cui all'articolo 58, comma 2, indire un dialogo competitivo ponendo a base di esso il progetto preliminare e la proposta;

b) se il progetto preliminare non necessita di modifiche, previa approvazione del progetto preliminare presentato dal promotore, bandire una concessione ai sensi dell'articolo 143, ponendo lo stesso progetto a base di gara ed invitando alla gara il promotore;

c) se il progetto preliminare non necessita di modifiche, previa approvazione del progetto preliminare presentato dal promotore, procedere ai sensi del comma 15, lettere c), d), e) ed f), ponendo lo stesso progetto a base di gara e invitando alla gara il promotore.

17. Se il soggetto che ha presentato la proposta prescelta ai sensi del comma 16 non partecipa alle gare di cui alle lettere a), b) e c) del comma 16, l'amministrazione aggiudicatrice incamera la garanzia di cui all'articolo 75. Nelle gare di cui al comma 16, lettere a), b) e c), si applica il comma 13.

18. Il promotore che non risulti aggiudicatario nella procedura di cui al comma 16, lettera a), ha diritto al rimborso, con onere a carico dell'affidatario, delle spese sostenute nella misura massima di cui al comma 9, terzo periodo. Al promotore che non risulti aggiudicatario nelle procedure di cui al comma 16, lettere b) e c), si applica quanto previsto dal comma 15, lettere e) ed f).

19. Gli operatori economici possono presentare alle amministrazioni aggiudicatrici proposte relative alla realizzazione in concessione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, incluse le strutture dedicate alla nautica da diporto, non presenti nella programmazione triennale di cui all'articolo 128 ovvero negli strumenti di programmazione approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente. La proposta contiene un progetto preliminare, una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato da uno dei soggetti di cui al comma 9, primo periodo, e la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione. Nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, il progetto preliminare deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, deve contenere uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente e deve essere integrato con le specifiche richieste nei decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 giugno 2009, nn. 10/09, 11/09 e 12/09, e successive modificazioni. Il piano economico-finanziario comprende l'importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. La proposta è corredata dalle autodichiarazioni relative al possesso dei requisiti di cui al comma 21, dalla cauzione di cui all'articolo 75, e dall'impegno a prestare una cauzione nella misura dell'importo di cui al comma 9, terzo periodo, nel caso di indizione di gara. L'amministrazione aggiudicatrice valuta, entro tre mesi, il pubblico interesse della proposta. A tal fine l'amministrazione aggiudicatrice può invitare il proponente ad apportare al progetto preliminare le modifiche necessarie per la sua approvazione. Se il proponente non apporta le modifiche richieste, la proposta non può essere valutata di pubblico interesse. Il progetto preliminare, eventualmente modificato, è inserito nella programmazione triennale di cui all'articolo 128 ovvero negli strumenti di programmazione approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente ed è posto in approvazione con le modalità indicate all'articolo 97; il proponente è tenuto ad

apportare le eventuali ulteriori modifiche chieste in sede di approvazione del progetto; in difetto, il progetto si intende non approvato. Il progetto preliminare approvato è posto a base di gara per l'affidamento di una concessione, alla quale è invitato il proponente, che assume la denominazione di promotore. Nel bando l'amministrazione aggiudicatrice può chiedere ai concorrenti, compreso il promotore, la presentazione di eventuali varianti al progetto. Nel bando è specificato che il promotore può esercitare il diritto di prelazione. I concorrenti, compreso il promotore, devono essere in possesso dei requisiti di cui al comma 8, e presentare un'offerta contenente una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato da uno dei soggetti di cui al comma 9, primo periodo, la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione, nonché le eventuali varianti al progetto preliminare; si applicano i commi 4, 5, 6, 7 e 13. Se il promotore non risulta aggiudicatario, può esercitare, entro quindici giorni dalla comunicazione dell'aggiudicazione definitiva, il diritto di prelazione e divenire aggiudicatario se dichiara di impegnarsi ad adempiere alle obbligazioni contrattuali alle medesime condizioni offerte dall'aggiudicatario. Se il promotore non risulta aggiudicatario e non esercita la prelazione ha diritto al pagamento, a carico dell'aggiudicatario, dell'importo delle spese per la predisposizione della proposta nei limiti indicati nel comma 9. Se il promotore esercita la prelazione, l'originario aggiudicatario ha diritto al pagamento, a carico del promotore, dell'importo delle spese per la predisposizione dell'offerta nei limiti di cui al comma 9.

20. La proposta di cui al comma 19, primo periodo, può riguardare, in alternativa alla concessione, la locazione finanziaria di cui all'articolo 160-bis.

21. Possono presentare le proposte di cui al comma 19, primo periodo, i soggetti in possesso dei requisiti di cui al comma 8, nonché i soggetti dotati di idonei requisiti tecnici, organizzativi, finanziari e gestionali, specificati dal regolamento, nonché i soggetti di cui agli articoli 34 e 90, comma 2, lettera b), eventualmente associati o consorziati con enti finanziatori e con gestori di servizi. La realizzazione di lavori pubblici o di pubblica utilità rientra tra i settori ammessi di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c-bis), del decreto legislativo 17 maggio 1999, n. 153. Le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, nell'ambito degli scopi di utilità sociale e di promozione dello sviluppo economico dalle stesse perseguiti, possono aggregarsi alla presentazione di proposte di realizzazione di lavori pubblici di cui al comma 1, ferma restando la loro autonomia decisionale.

21-bis. Al fine di assicurare adeguati livelli di bancabilità e il coinvolgimento del sistema bancario nell'operazione, si applicano in quanto compatibili le disposizioni contenute all'articolo 144, commi 3-bis, 3-ter e 3-quater. (comma introdotto dall'art. 19, comma 1, lettera c), legge n. 98 del 2013)

22. Limitatamente alle ipotesi di cui ai commi 16, 19 e 21, i soggetti che hanno presentato le proposte possono recedere dalla composizione dei proponenti in ogni fase della procedura fino alla pubblicazione del bando di gara purché tale recesso non faccia venir meno la presenza dei requisiti per la qualificazione. In ogni caso, la mancanza dei requisiti in capo a singoli soggetti comporta l'esclusione dei soggetti medesimi senza inficiare la validità della proposta, a condizione che i restanti componenti posseggano i requisiti necessari per la qualificazione.

(...)

Fonte: Decreto legislativo del 12 aprile 2006, n. 163

L'Autorità Portuale, quindi:

- con decreto n. 70 del **06.08.2014** ha approvato l'avviso pubblico per l'individuazione della proposta di pubblico interesse previsto dal comma 16 dell'art. 153 D.lgs. 163/2006 s.m.i, pubblicato sulla GUCE il 25.08.2014, sulla GURI il 03.09.2014 e sui quotidiani nazionali e locali il 09.09.2014 per un importo di 40 milioni di euro, di cui 20 milioni a valere su risorse PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e 20 milioni con risorse previste a carico del promotore.
- con decreto n. 55 del **28.07.2015** ha approvato l'ultima fase di gara per l'affidamento della concessione trentennale ai sensi dell'art. 153 (comma 16 e 15 lettera c) D.lgs. 163/2006 s.m.i;
- con decreto n. 35 del **09.03.2016** ha proceduto all'aggiudicazione definitiva al soggetto aggiudicatario con il quale è stato stipulato il contratto il 10.8.2016, per un importo dei lavori pari a 18.989.249,33 euro oltre gli oneri per la sicurezza (228.492,08 euro). Le somme a disposizione dell'amministrazione ammontavano a 1.010.750,67 euro, per un quadro economico complessivo post gara di 20 milioni di euro.

#### 3.1.4 La progettazione e l'avvio lavori

Il **progetto definitivo** elaborato dal soggetto aggiudicatario ha acquisito tutti pareri in sede di conferenza dei servizi del **3.1.2017**.

Il progetto è stato quindi sottoposto a Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi degli artt. 6 e 26 del D.lgs. n. 152/2006 e, con decreto n. 4065 del 18.04.2017, è stato escluso dalla procedura di VIA.

Il **progetto esecutivo** dei lavori del “Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro” è stato sottoposto a validazione e quindi approvato con decreto n. 46 del **20.06.2017**.

La consegna dei lavori è avvenuta il **23 giugno 2017**, con tempi di fine lavori previsti in 365 giorni (22 giugno 2018.).

### 3.1.5 La realizzazione dell’infrastruttura e la fine lavori

Durante l’esecuzione dei lavori l’appaltatore ha avanzato due richieste di **proroga** a fronte delle quali l’Autorità Portuale ha fissato il nuovo termine contrattuale al **30.10.2018**.

Inoltre, sia per le variazioni di lavorazioni proposte dall’aggiudicatario sia al fine di recepire le disposizioni impartite dal RUP e dal Direttore Lavori, sia a causa di sopravvenute disposizioni legislative, sia per il manifestarsi della necessità di realizzare ulteriori opere non prevedibili in fase progettuale atte a rendere l’intervento finito maggiormente funzionale, l’Autorità Portuale, con decreto 51 del 6.6.2019, ha approvato una **Perizia di Variante Tecnica e Suppletiva**, che ha fissato il termine ultimo di fine lavori al **30.6.2019**. Nel complesso la perizia ha apportato varianti migliorative al Progetto che hanno generato una diminuzione dell’importo di dell’importo contrattualizzato di 472.789,05 euro (pari al - 2,484%), che si è quindi attestato a 18.517.405,86 euro, oltre gli oneri per la sicurezza (228.492,08 euro) a fronte di cui sono aumentate le somme a disposizione dell’Amministrazione (a 1.482.594,14 euro) per un quadro economico sempre pari a 20 milioni di euro.

Il **14.02.2020** è stato redatto dal Direttore dei Lavori il certificato di avvenuta ultimazione dei lavori e successivamente è stato effettuato il collaudo statico. A seguito del mancato rispetto dei termini per l’ultimazione delle opere con provvedimento del RUP n. 6488 del 15.05.2020 è stata applicata una penale di 518.487,48, euro. Pertanto, poiché sono stati erogati all’appaltatore 16.908.923,79 euro questo registra ancora un credito di 1.089.994,59 euro.

### 3.1.6 Le criticità incontrate e le azioni messe in campo per superarle

L’**8.4.2020** - a lavori conclusi - l’appaltatore ha manifestato la indisponibilità a gestire l’opera realizzata, reputando impossibile rispettare l’equilibrio stabilito dal Piano economico finanziario.

L’**8.5.2020**, l’Autorità Portuale, ritenendo tale comunicazione in violazione delle regole contrattuali, al fine di evitare la risoluzione contrattuale per inadempimento del contratto di concessione, ha optato di avvalersi dell’**art.159 del D.Lgs. 163/2006** ed ha proceduto alla designazione di una società che subentri al concessionario inadempiente, individuata nella MTC S.p.A., già soggetto gestore del Terminal Container.

#### BOX 11 - Art.159 del D.Lgs.163/2006 - Subentro

La disciplina giuridica di cui all’art. 159 del D.Lgs. 163/2006 prevede il subentro a titolo originario, integrando una ipotesi di novazione soggettiva.

Tale tipologia di subentro configura un’ipotesi eccezionale e derogatoria rispetto al principio generale di incedibilità dei contratti pubblici e di immodificabilità soggettiva dell’aggiudicatario selezionato con procedura ad evidenza pubblica (art. 118 D.Lgs. 163/2006). Com’è noto, infatti i contratti di diritto pubblico poggiano sul principio della personalità, in virtù del fatto che derivano da una procedura concorsuale che mira, da un lato a premiare l’offerta più vantaggiosa e, dall’altro, a tutelare l’interesse pubblico alla qualificazione tecnica, organizzativa e morale delle imprese concorrenti.

L’istituto in parola prevede un’ipotesi di novazione soggettiva e prevede che un soggetto del tutto nuovo rispetto al rapporto concessorio originario succeda nella titolarità dei diritti e obblighi rispetto al previo aggiudicatario-concessionario.

L’ipotesi di cui all’art. 159 del D.Lgs. 163/2006 è ravvisabile nell’ipotesi di risoluzione del rapporto concessorio per motivi attribuibili al concessionario.

Si tratta di una ipotesi che interviene con efficacia *ex nunc* in sussidio di una patologia sopravvenuta nella fase esecutiva del rapporto, per consentire la continuità del rapporto contrattuale.

Tale fattispecie è subordinata al consenso dell’Ente finanziatore e deve avvenire alle condizioni dettate dal concedente.

Fonte: Relazione del RUP 24.12.2020

Il **5.6.2020** la MTC ha manifestato formalmente la volontà di subentrare al precedente concessionario<sup>5</sup>, alle condizioni dell’Autorità Portuale già previste nel Bando e nel Disciplinare di gara sulla base dei quali era stato effettuato l’originario atto di affidamento, mediante sottoscrizione di un contratto di concessione, come emendato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con espresso riferimento alla clausola di cui all’art. 16 comma 6.

#### BOX 12 - Art. 16 comma 6 del Contratto di Concessione

Dopo i primi 5 anni decorrenti dall’inizio della gestione, qualora si verificano le condizioni di cui al comma 1 (*condizioni previste dall’art.143 del D.Lgs. 163/2016 n.d.r.*) il concessionario Subentrante potrà presentare un piano Economico Finanziario, al fine di raggiungere l’equilibrio economico finanziario.

Fonte: Contratto di Concessione

Con la manifestazione di interesse, il subentrante ha richiesto all’Autorità Portuale la garanzia della piena e legittima disponibilità delle aree dell’intervento per l’intera durata della concessione afferente al Nuovo Terminal Intermodale e ha trasmesso uno schema di Piano Economico Finanziario, manifestando la disponibilità ad integrarlo secondo le indicazioni dell’Autorità Portuale.

Al riguardo, occorre precisare che l’area su cui insiste il Progetto in esame, infatti, è stato oggetto di procedure espropriative avviate dal Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive (CORAP), ora in liquidazione coatta amministrativa e, successivamente alla costituzione dell’Autorità Portuale, è sorto un contenzioso tra quest’ultima e il CORAP avente ad oggetto, tra l’altro, sia la proprietà delle aree a suo tempo espropriate sia la proprietà delle infrastrutture realizzate.

#### BOX 13 - Contenzioso CORAP

L’Autorità Portuale e il CORAP hanno sottoscritto la Convenzione del 27.09.2012 che richiama in premessa lo studio di fattibilità del “Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro” approvato dal N.R.V.V.I.P. della Regione Calabria nella riunione collegiale del 17.04.2012 (in proseguo anche la “Convenzione CORAP”).

La Convenzione CORAP ha costituito parte integrante e presupposto della Gara, quest’ultima essendo stata predisposta dall’Autorità Portuale proprio ai sensi dell’art. 2 della Convenzione CORAP.

La Convenzione CORAP prevede tra l’altro l’impegno del CORAP di consentire l’uso delle aree necessarie al concessionario vincitore della Gara per tutta la durata della concessione oggetto della procedura di project financing bandita dall’Autorità Portuale, secondo le modalità e le condizioni economiche previste dagli allegati della Gara e dalla Convenzione CORAP. In particolare, il suddetto atto prevede che «Il Consorzio ASIREG con riferimento ad una parte delle aree oggi demaniali, nel significare che è pendente un giudizio civile presso il Tribunale di Reggio Calabria, in esito alle successive fasi dello stesso si riserva ogni diritto e pretesa, azioni e rivalsa nei confronti dell’Autorità Portuale di Gioia Tauro senza incidere in alcun modo nei futuri rapporti con il concessionario».

La Regione Calabria con Legge regionale 25 novembre 2019, n. 47 “Modifiche alla legge regionale 16 maggio 2013, n. 24 e principi generali per la costituzione dell’Agenzia regionale Sviluppo Aree Industriali – Liquidazione coatta amministrativa del Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive – CORAP” ha previsto l’assoggettabilità del CORAP alla procedura di liquidazione coatta amministrativa.

Con la DGR n. 610 del 20 dicembre 2019 avente ad oggetto “Legge regionale 25 novembre 2019, n. 47 Modifiche alla legge regionale 16 maggio 2013, n. 24 e principi generali per la costituzione dell’Agenzia regionale Sviluppo Aree Industriali – Liquidazione coatta amministrativa del Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive – CORAP” è stato tra l’altro disposto «...che si sono verificate le condizioni di legge di cui al richiamato art. 6 bis della L.R. 24/2013 per disporre, così come si dispone, la liquidazione coatta amministrativa del Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive CORAP» nonché demandata la vigilanza sulla procedura di LCA ai Dipartimenti regionali Presidenza e Sviluppo Economico – Attività Produttive.

La Presidenza del Consiglio, con ricorso del 28.1.2020, ha proceduto ad impugnare la Legge della Regione Calabria del 25 novembre 2019, n. 47, chiedendone alla Corte Costituzionale la dichiarazione di incostituzionalità.

Secondo la Presidenza del Consiglio dei Ministri la suddetta legge regionale - nel prevedere l’assoggettabilità a liquidazione coatta amministrativa di un Consorzio regionale per le aree industriali - violerebbe l’art. 117, secondo comma, lett. l) della Costituzione, nella misura in cui andrebbe ad invadere la competenza esclusiva dello Stato in materia di "ordinamento civile" e di "giurisdizione e norme processuali".

Fonte: Relazione del RUP 24.12.2020

<sup>5</sup> Inizialmente MTC intendeva subentrare attraverso un consorzio costituito con altri due soggetti operanti nel settore.

L'Autorità Portuale ha quindi avviato l'istruttoria finalizzata alla verifica del possesso, dei requisiti in capo al subentrante previsti dal Bando di gara ai fini del subentro ex art. 159 del D.Lgs. 163/2006.

Il **4.12.2020** MCT ha riscontrato le richieste circa il possesso dei requisiti previsti dal bando di Gara, richiedendo, nelle more dell'istruttoria della procedura e dell'avverarsi della condizione di Subentro definitivo, l'anticipata occupazione delle aree oggetto di Concessione in virtù **dell'art. 38 del Codice della Navigazione** al fine di poter avviare immediatamente l'operatività del Nuovo Terminal Intermodale.

#### BOX 14 -Art.8 - Codice della navigazione

Qualora ne riconosca l'urgenza, l'autorità marittima può, su richiesta dell'interessato, consentire, previa cauzione, l'immediata occupazione e l'uso di beni del demanio marittimo, nonché l'esecuzione dei lavori all'uopo necessari, a rischio del richiedente, purché questo si obblighi ad osservare le condizioni che saranno stabilite nell'atto di concessione.

Se la concessione è negata, il richiedente deve demolire le opere eseguite e rimettere i beni nel pristino stato.

Fonte: Regio Decreto n.327 del 30 marzo 1942

L'Autorità Portuale, dopo aver verificato il possesso dei requisiti tecnici e finanziari per il subentro, ha valutato positivamente il rilascio della richiesta autorizzazione all'anticipata occupazione ex art. 38 del Codice della navigazione, come previsto dallo schema di convenzione allegato al bando in relazione alla disciplina applicabile.

Inoltre, ha sottoposto il Piano Economico Finanziario presentato dal subentrante alla asseverazione da parte di un soggetto terzo con specifiche competenze, per avere la garanzia della sua validità e sostenibilità.

#### BOX 15 - Considerazioni sul Piano Economico Finanziario

Per ciò che attiene le valutazioni relative al Piano Economico Finanziario (PEF) presentato si premette a causa dell'aleatorietà connessa all'attuale emergenza epidemiologica mondiale, sia per ciò che attiene il concretizzarsi degli accadimenti sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della loro manifestazione, si è tenuto conto che gli scostamenti tra i valori consuntivi e i valori preventivati nel piano dell'originario concessionario e quello del subentrante potrebbero essere significativi. Nondimeno, il ruolo di gestore del Terminal che riveste il subentrante rende particolarmente attendibili le previsioni attuali che – sotto il profilo degli investimenti e del valore *Teus Factor* sono perfettamente allineati al precedente PEF. Devesi evidenziare come coerentemente alla sua intrinseca natura e funzione, quale delineata dal legislatore, il PEF rappresenta il documento giustificativo della sostenibilità economico-finanziaria dell'offerta e- in quanto tale – non si sostituisce alla offerta ma ne costituisce un documento di supporto nella valutazione della congruità della stessa, ossia della idoneità dei suoi contenuti ad assicurare al concessionario una fonte di utili in grado di consentire il rimborso del prestito e la gestione proficua dell'attività oggetto di concessione (Consiglio di Stato, Sez. V, 10 febbraio 2010 n. 653). In tal senso il piano economico finanziario non può configurarsi come un documento intangibile ed immodificabile ma – al contrario – suscettibile di specificazioni, chiarimenti, limitate integrazioni e aggiustamenti. Nell'esame del Piano Economico Finanziario presentato, l'Amministrazione ha verificato l'attendibilità della proposta e la sua concreta fattibilità tenuto conto di due concorrenti profili: 1) Il Piano degli investimenti realizzati e realizzandi e 2) l'idoneità della proposta ad assicurare una fonte di utile sufficiente a garantire il rimborso degli investimenti e la proficua gestione dell'attività espletata.

Fonte: Relazione del RUP del 24.12.2020

Il **14.12.2020**, nelle more della asseverazione del Piano Economico Finanziario, al fine di garantire l'efficienza e l'efficacia dell'azione amministrativa e il corretto perseguimento delle finalità di pubblico interesse relative al Progetto in esame - connesse allo sviluppo del traffico del porto di Gioia Tauro e alla messa a reddito delle aree - l'Autorità Portuale e il subentrante MTC hanno sottoscritto digitalmente il contratto di concessione per la gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del *“Nuovo Terminal intermodale realizzato nell'ambito portuale di Gioia Tauro”*. La concessione ha una durata di 30 anni e prevede un canone annuale calcolato parametricamente a metro quadrato e un corrispettivo di 20 milioni di euro da corrispondere all'Autorità Portuale, oltre 1 milione di euro da corrispondere al concessionario originario.

Il **18.12.2020** l’Autorità Portuale di Gioia Tauro ha Trasmesso al MIT la copia del contratto di concessione, chiedendo la sottoscrizione della convenzione per la copertura finanziaria dei lavori di realizzazione del Progetto in esame, a valere sulle risorse del PON FESR Infrastrutture e Reti 2014/2020.

### 3.2 Tempi di realizzazione e confronti con VISTO

Nella tabella successiva sono riportati i tempi impiegati per le varie fasi di realizzazione dell’intervento descritti nel paragrafo precedente. In particolare, dalla sottoscrizione dell’APQ al passaggio del primo treno si registra nel complesso una durata di circa 123 mesi, pari a poco più di **10 anni**.

A partire dalla progettazione preliminare e fino all’esecuzione dei lavori è possibile raffrontare la durata complessiva delle fasi dell’Intervento in oggetto in rapporto alla durata delle diverse fasi che compongono un Intervento con caratteristiche analoghe, utilizzando lo strumento VISTO - disponibile sul sito dell’Agenzia <http://dpsweb.dps.gov.it/VISTO/> - elaborato al NUVEC 3, per l’esame dei tempi di realizzazione delle opere pubbliche.

Tabella 2 - *Tempi di realizzazione e confronto con VISTO*

Fasi Intervento	Data	Riferimento Data	Durata fase (in mesi)	Confronto con VISTO (in anni)
Avvio Intervento	28/09/10	Sottoscrizione APQ	$t_0$	<b>7 anni e 10 mesi</b>
Studio di fattibilità	23/04/12	approvazione del NVVIP Calabria	18,8	
<b>Progetto preliminare</b>	03/03/14	presentazione progetto preliminare	22,3	
<b>Aggiudicazione</b>	09/03/16	aggiudicazione con decreto 35/2016	24,2	
<b>Progetto definitivo</b>	03/03/17	approvazione in conferenza di servizi	11,8	
<b>Progetto esecutivo</b>	19/07/17	approvazione con decreto n.46/2017	4,5	
<b>Esecuzione</b>	14/02/20	certificato di ultimazione lavori	30,9	
Funzionalità	16/12/20	passaggio primo treno	10,1	
<b>Totale durata in Mesi</b>			<b>122,7</b>	

Fonte: Elaborazione NUVEC

Per costruire il raffronto su VISTO con opere analoghe sono stati presi a riferimento le durate delle singole fasi come calcolare nella tabella 2 e i parametri riportati nella successiva tabella 3.

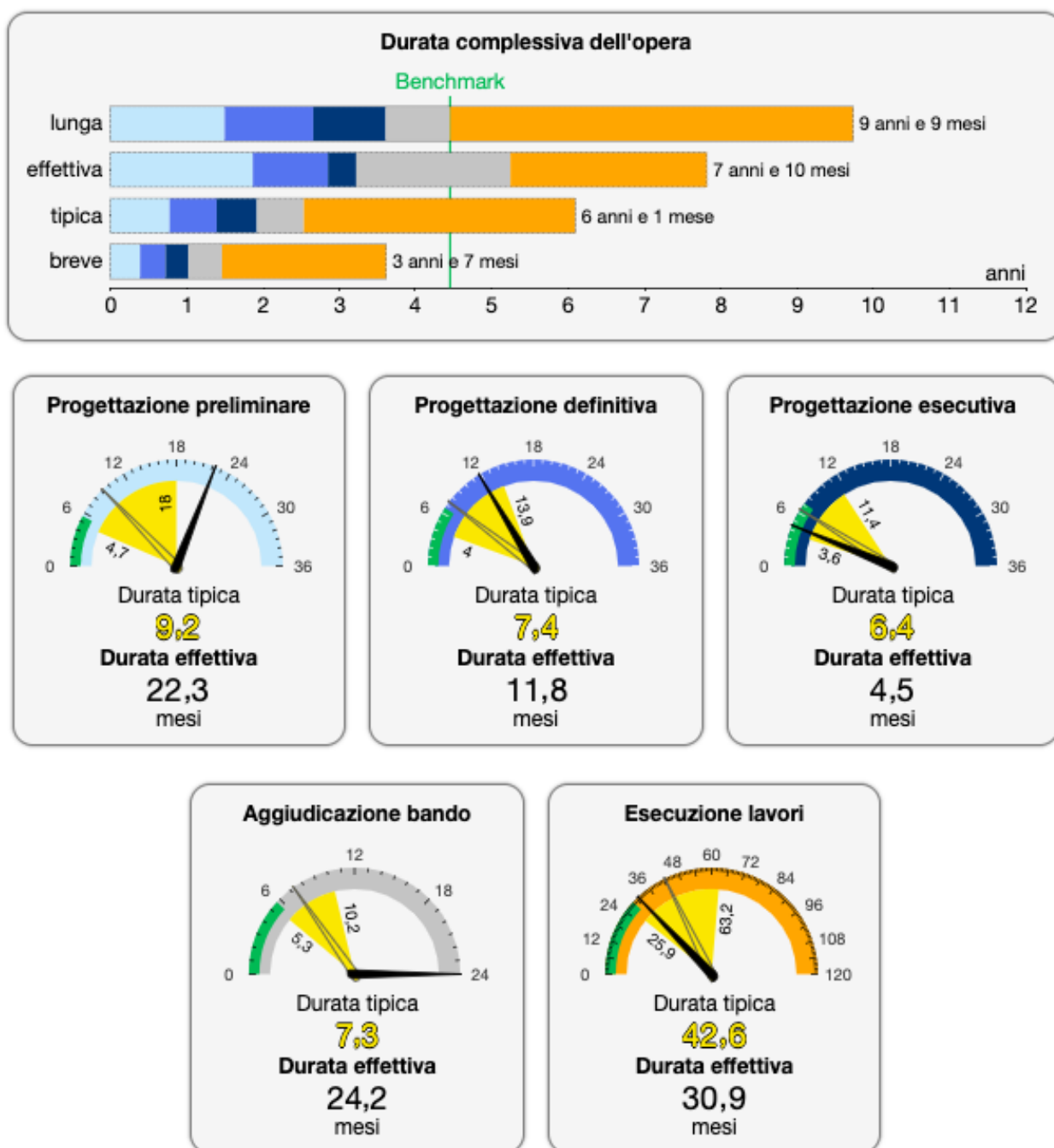
Tabella 3 - *Caratteristiche dell’Intervento secondi i parametri di VISTO*

<b>Importo</b>	20.000.000 euro
<b>Settore Intervento</b>	Altri trasporti
<b>Tipologia Intervento</b>	Altro
<b>Ente Intervento</b>	Altro
<b>Procedura</b>	Aperta
<b>Territorio</b>	Provincia di Reggio Calabria

Fonte: elaborazione NUVEC sulla base dello strumento VISTO

Come emerge dalla figura successiva, rispetto ad interventi nel settore dei trasporti di 20 milioni di euro, la durata del Progetto in esame è superiore alla cd “durata tipica” ma inferiore alla “durata lunga”.

Figura 7 - Esiti del confronto con VISTO



Fonte: elaborazione NUVEC secondo il modello visto

In particolare, le fasi che registrano una minore *performance* attuativa sono relative ai tempi della definizione del progetto preliminare - 22,3 mesi in luogo di 9,2 mesi - dovuti essenzialmente alla prima gara andata deserta, e ai tempi della fase di aggiudicazione del bando<sup>6</sup> - durata 24,2 mesi a fronte di 7,3 calcolati da VISTO - che in questo caso sono relativi alla procedura di assegnazione della concessione per la realizzazione e la gestione dell'opera.

Le fasi di progettazione esecutiva e di esecuzione dei lavori, invece, si attestano al di sotto della "durata tipica" di interventi analoghi registrando rispettivamente una durata di 4,5 mesi e 30,9 mesi.

<sup>6</sup> Al riguardo occorre precisare che VISTO considera i tempi della sola procedura di aggiudicazione dei lavori.

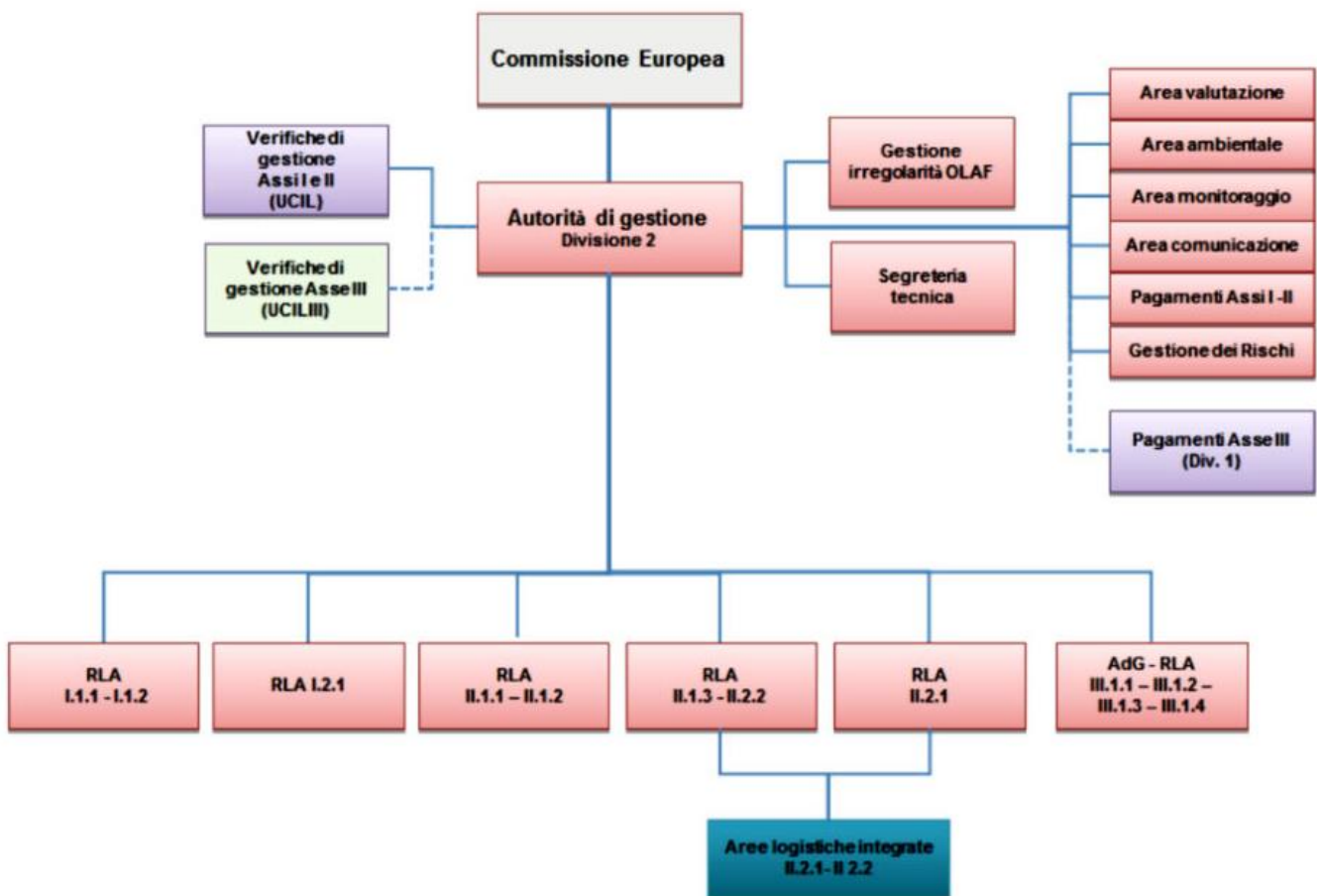


### 3.3 Capacità amministrativa dei soggetti coinvolti

#### 3.3.1 Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)

Il MIT, per l'attuazione del PON FESR Infrastrutture e Reti 2014/2020, in applicazione della regolamentazione comunitaria di riferimento e, in particolare, nel rispetto del principio di separazione delle funzioni definito dall'art. 72 lett. b) del Reg. (UE)1303/2013, ha adottato una struttura organizzativa che, nell'ambito del *Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici* individua le funzioni di **Autorità di Gestione** (AdG) del Programma in capo alla *Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali – Divisione II – Programmi operativi nazionali in materia di infrastrutture e trasporti*. L'articolazione dell'AdG prevede strutture di **linee** e di **staff**. Nell'ambito della Divisione II è individuato il Responsabile della Linea di Azione II.1.2, sulla quale è finanziato l'intervento in oggetto.

Figura 8 - Organigramma dell'AdG del PON FESR Infrastrutture e Reti 2014/2020



Fonte: tratto dal sito [ponir.mit.gov.it](http://ponir.mit.gov.it)

Figura 9 - Infografica Terminal Intermodale di Gioia Tauro (aggiornata al 2018)



Fonte: stralcio infografica tratto dal sito ponir.mit.gov.it

### 3.3.2 Autorità Portuale di Gioia Tauro

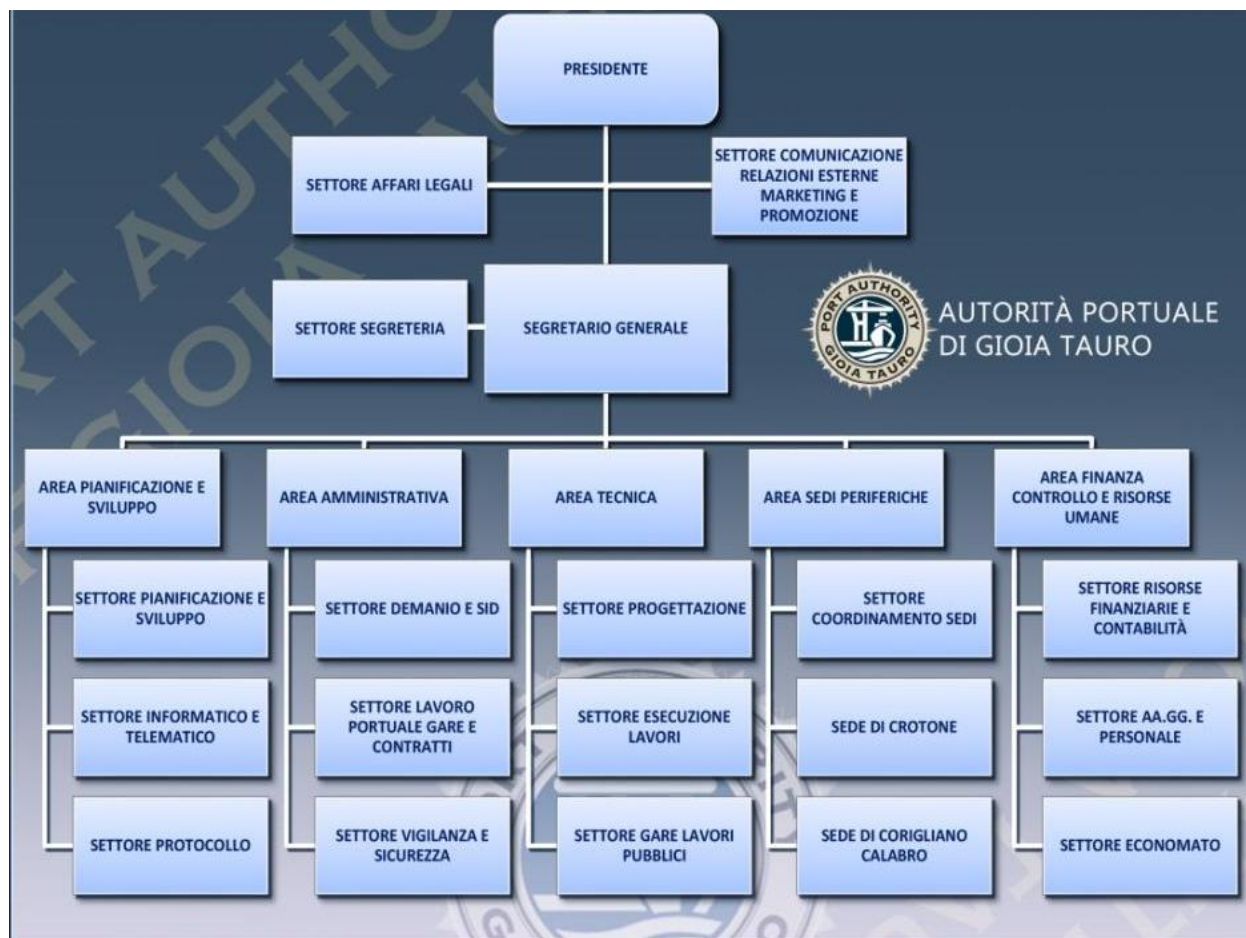
La Legge 28 gennaio 1994, n. 84 di “Riordino della legislazione in materia portuale” ha istituito le Autorità Portuali. L’Autorità Portuale di Gioia Tauro è Ente Pubblico dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia amministrativa e finanziaria, istituita con DPR del 16 luglio 1998. I suoi principali compiti sono quelli di indirizzo, di programmazione, di controllo, di coordinamento, di promozione delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nel porto.

Attualmente l’Autorità Portuale è retta da un Commissario Straordinario, nominato per la prima volta con Decreto n. 363 del 5 novembre 2015 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che esercita i poteri e le attribuzioni del Presidente come indicati dall’art.8 della citata Legge 84/1994, e riconfermato con DM 156 del 6.5.2016, per garantire un’efficace azione di coordinamento, di raccordo e di accelerazione degli interventi avviati per il rilancio del porto di Gioia Tauro e degli altri scali calabresi.

Nell’ambito dell’Autorità Portuale, le funzioni di Responsabile Unico del procedimento e Responsabile dei Lavori ai sensi del D.lgs. n.81/2008 sono state svolte dal dirigente dell’Area Tecnica, fino alla data del suo pensionamento (16.2.2020). Con decreto n. 20 del 19.02.2020, a lavori ultimati, le funzioni da RUP sono state assegnate al Responsabile del Settore Affari legali. Per la fase di selezione del concessionario subentrante il RUP si è avvalso di quattro unità interne.

Per la realizzazione del Progetto in esame, infine, l'Autorità Portuale ha individuato al suo interno il Direttore Lavori (DL) e, con decreto n. 45 del 13.06.2017, ha costituito l'Ufficio della Direzione Lavori composto oltre che dal DL da un Direttore Operativo, sempre dipendente dell'Autorità Portuale.

Figura 10 - Organigramma dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro



Fonte: tratto dal sito portodigioiatauro.it

Si segnala infine che nel corso di attuazione del progetto la direzione Lavori ha emesso una serie di ordini di servizio orientati, tra l'altro, ad accelerare la realizzazione dell'opera

#### BOX 16 - Ordini di servizio del Direttore Lavori

- OdS n. 1 del 30.06.2017: stoccaggio dei masselli autobloccanti.
- OdS n. 2 del 19.09.2017: ripristino degli scavi e a predisporre i costruttivi di cantiere.
- OdS n. 3 del 16.02.2018: rimozione dello strato sabbioso che risultava steso lungo i binari esistenti dell'interporto e il ripristino dello stato dei luoghi
- OdS n. 4 del 16.03.2018: non corretta esecuzione dei pilastri circolari della tettoia del *gate* di ingresso del terminal interporto.
- OdS n. 5 del 30.07.2018: immediato inizio dei lavori inerenti le opere ferroviarie al fine del rispetto del cronoprogramma
- OdS n. 6 del 02.08.2018: immediata trasmissione del cronoprogramma dei lavori inerenti alle opere ferroviarie al fine del rispetto del cronoprogramma riformulato a seguito di richiesta di proroga.
- OdS n. 7 del 29.10.2018: rimozione dei prefabbricati destinata alla guardiania dei *gates*.
- OdS n. 8 del 29.10.2018: realizzazione delle rotaie MRS R5 e per la trasmissione dei rapporti di prova al fine di consentire alla D.L. la redazione della relazione a struttura ultimata.

Fonte: Relazione del Direttore dei Lavori sul Conto finale 10.12.2020

## 4. Elementi per la verifica di efficacia dell'intervento

### 4.1 Fabbisogni alla base dell'intervento e risultati attesi

I fabbisogni individuati alla base dell'investimento sono esplicitati nell'APQ "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro", sottoscritto il 28 settembre 2010, che prevedeva un insieme di interventi volti al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- preservare la *leadership* nel *transhipment*,
- realizzare un sistema intermodale eccellente, attraverso la realizzazione di un *gateway* ferroviario, collocato in posizione funzionalmente efficace - tale cioè da rendere competitivi i costi e i tempi della modalità ferroviaria - integrato nel sistema ferroviario nazionale;
- creare le condizioni per l'insediamento di grandi operatori della logistica nazionali ed internazionali.

#### BOX 17 - I fabbisogni alla base dell'intervento

Ampliare l'offerta di servizi a beneficio degli operatori portuali e di tutta la limitrofa area industriale con attività centralizzata di **stoccaggio merce, operazioni doganali, formazione treni ed avviamento sulla linea ferroviaria nazionale** sia di merce nazionalizzata che di merce ancora allo stato estero diretta su altro circuito doganale.

Fonte: APQ Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro – 2010

Nello specifico, lo Studio di fattibilità individuava chiaramente gli obiettivi del progetto che doveva integrare il ruolo di *hub* di *transhipment* (che assorbe molti spazi di banchina e di piazzale, e nonostante Gioia Tauro goda di vaste aree nel retroterra, quelle più pregiate - ossia quelle più prossime al bacino portuale – erano già allora in via di esaurimento) al fine di **diversificare il ruolo del porto di Gioia Tauro**, renderlo più competitivo nel Mediterraneo e movimentare, quindi, una quota maggiore di traffico destinata all'import/export, attraverso il **collegamento diretto, tramite ferrovia, tra il Terminal intermodale del porto Gioia Tauro e gli altri terminal nazionali ed europei**.

L'intervento, inoltre, ha una forte **valenza ambientale** in quanto interviene nel riequilibrio delle modalità di trasporto nazionale nella direttrice Nord-Sud, spostando il traffico merci da gomma a rotaia, contribuendo pertanto, agli obiettivi di Agenda 2030.

#### BOX 18 - Gli obiettivi dell'intervento

In sostanza, si tratta di operare secondo una logica duale, tendente da un lato a razionalizzare e potenziare la funzione hub del porto e dall'altro a sviluppare le concorrenti potenzialità di servizi polifunzionali, attivando funzioni industriali nelle aree retroportuali e completando l'infrastrutturazione delle aree destinate a servizi di logistica. L'esperienza del passato decennio testimonia che il porto di Gioia Tauro aveva le potenzialità per proporsi come hub di *transhipment* in considerazione della sua posizione geografica mediana lungo la direttrice Suez – Gibilterra e baricentrica nel Mediterraneo. Ora si tratta:

- da un lato di difendere e consolidare questa posizione rispetto alla aggressione competitiva da parte di altri porti del Mediterraneo, ed in particolare da parte dei porti spagnoli e nord africani.
- dall'altro di costruire una vocazione complementare non esclusivamente specializzata nel segmento del *transhipment* ma capace di offrire soluzioni ed attrattività competitiva al mercato delle lavorazioni dei contenitori e delle merci, superando quindi una condizione che vede oggi il porto di Gioia Tauro presente e rilevante nelle rotte marittime, ma debole e marginale nel rapporto con i mercati terrestri di produzione e di consumo delle merci.

Percorrere questa seconda strada significa non solo delineare investimenti nelle infrastrutture portuali per la logistica e per l'industria delle lavorazioni logistiche, ma anche definire e realizzare una offerta di collegamenti terrestri verso le destinazioni finali di consumo, nell'Italia del Nord e verso l'Europa meridionale, che sia competitiva ed efficiente.

Lo sviluppo di una rete infrastrutturale e di servizi capace di stimolare l'inoltro terrestre delle merci da/verso il porto di Gioia Tauro, potrebbe consentire di migliorare il sistema di trasporto terrestre nazionale, riequilibrando i flussi di traffico lungo la direttrice Nord-Sud.

Fonte: Studio di fattibilità – 2010

Sotto il profilo della quantificazione dell'indicatore **di risultato** previsto dall'Asse II del PON FESR Infrastrutture e Reti 2014-2020 per la Linea di Azione 1.2 relativa, espresso in numero treni/giorno previsti, si segnala che il Piano Economico Finanziario alla base dell'aggiudicazione del contratto di

concessione prevede il raggiungimento del target di oltre 100.00 Teus/anno, pari a **circa 1.900 treni/anno alla fine del settimo anno di gestione**, per poi gradualmente crescere fino alla quota di 300.000 Teus/anno movimentati, pari a **5.170 treni/anno al trentesimo anno di concessione**.

#### 4.2 Risultati raggiunti

Ad oggi il Porto di Gioia Tauro mantiene la *leadership* tra i porti italiani nel *transhipment*; come riportato nel documento ufficiale pubblicato da Assoport (Associazione dei Porti Italiani), il porto di Genova e il porto di Gioia Tauro hanno movimentato nel 2019 oltre 2,5 milioni di TEU e, in particolare, il porto di Gioia Tauro ha svolto esclusivamente operazioni di *transhipment*, mentre per il Porto di Genova la *transhipment* ha pesato per circa il 12%: il resto della movimentazione di container è invece dedicata alle operazioni *hinterland*.

Tabella 4 - I primi 10 porti italiani per container movimentati (TEU)2019

Porto	Totale TEU	Hinterland	Transhipment
Genova	2.615.375	2.298.330	317.045
<b>Gioia Tauro</b>	<b>2.522.876</b>	-	<b>2.522.876</b>
La Spezia	1.409.381	1.275.206	134.175
Livorno	789.833	559.515	230.318
Trieste	789.640	485.274	304.366
Napoli	681.929	667.727	14.202
Venezia	593.070	593.070	-
Salerno	413.227	401.374	11.853
Ravenna	218.138	217.501	637
Ancona-Falconara	176.193	176.193	-

Fonte: Elaborazione Contship su dati Assoport

Con l'intervento in esame, è stato realizzato il *gateway* ferroviario che si estende in un territorio compreso tra i comuni di Gioia Tauro e San Ferdinando e si sviluppa nell'area doganale in concessione al terminalista MCT e nella zona dell'interporto, con una superficie di 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri, dei quali 2.761 in area terminale contenitori e di 1.064 nel terminale intermodale. In particolare, tre aste da 825 metri ciascuna consentono di far partire convogli merci di lunghezza europea da 750 metri.

Il **16 dicembre 2020** è arrivato nel *gateway* di Gioia Tauro il primo treno merci, proveniente dall'interporto di Nola che trasportava i container che verranno successivamente imbarcati dal terminal di Gioia Tauro. Col nuovo anno il *gateway* ferroviario inizierà il servizio ferroviario a tutti gli effetti.

#### BOX 19 - Risultati raggiunti

All'attualità, con il completamento degli interventi previsti nella programmazione 2007- 2013 e 2014-2020, è stata rafforzata l'infrastruttura portuale: a tal riguardo, la banchina di levante, con fondali tra -18/17 metri, è in grado di accogliere in contemporanea 4 grandi navi portacontenitori (c.d. navi madri).

Il piazzale retrostante della banchina di ponente è collegato, attraverso la intervenuta realizzazione del terminal intermodale, con i principali interporti nazionali e transeuropei attraverso i corridoi delle reti TEN-T.

Oggi il porto core di Gioia Tauro, attraverso le infrastrutture già realizzate, è in grado di divenire uno tra gli attori principali nella strategia di connettere l'Italia attraverso la logistica multimodale.

**Si è quindi raggiunto l'obiettivo della piena mobilità delle merci e dell'accessibilità all'Europa.**

Fonte: Piano Operativo triennale 2019-2021

**Nonostante il progetto sia concluso e funzionante, finché non sarà entrato a pieno regime, non sarà possibile misurare i risultati raggiunti né l'impatto sull'economia del territorio.**

Figura 11 - Risultati raggiunti



Fonte: Piano Operativo Triennale 2019-2021

## 5. Conclusioni

L'Intervento in oggetto in oggetto, programmato nel 2010, è concluso e funzionante da metà dicembre 2020: è stato realizzato quanto previsto ma la **verifica di efficacia**, in relazione agli obiettivi previsti, andrà necessariamente effettuata quando entrerà a pieno regime, misurando, tra l'altro, il numero di treni/giorno (o treni/anno) quale indicatore di risultato per avere la conferma che il porto di Gioia Tauro, oltre e mantenere la *leadership* a livello nazionale nel *transshipment*, sviluppi anche il collegamento terrestre verso i mercati di produzione e consumo.

Il Nuovo Terminal Intermodale, inoltre, che rappresenta un punto di forza dell'intero porto di Gioia Tauro in termini di sostenibilità ambientale, di sicurezza e di efficienza dei servizi offerti, con la sua entrata a regime dovrebbe avere anche un impatto sull'interesse degli investitori nazionali e internazionali e sull'insediamento di nuove imprese nell'area ZES e pertanto dovrebbe contribuire ai processi di sviluppo socioeconomico e territoriale dell'area.

Se è necessario rinviare la verifica di efficacia dell'Intervento è possibile, invece, esprimere alcune considerazioni sul **processo di attuazione**.

Trattandosi di un intervento realizzato in *project financing*, particolarmente complessa è stata la fase di avvio e di selezione del contraente che è durata nel complesso quasi sei anni. In soli quattro anni, invece, si è passati dal progetto definitivo all'entrata in funzione dell'Investimento, con una **performance positiva sotto il profilo dei tempi di attuazione**. In particolare, rispetto ad analoghi interventi, la durata dell'attuazione del Progetto in esame si posiziona al di sopra dei "tempi tipici" di VISTO. Le fasi che registrano ritardi sono relative ai tempi della definizione del progetto preliminare, connessi alla gara in prima battuta andata deserta, e ai tempi di aggiudicazione che in questo caso sono relativi alla procedura di affidamento della progettazione, della realizzazione dei lavori e della concessione della gestione dell'opera. I tempi delle fasi di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori, invece, registrano una durata inferiore ai "tempi tipici" di VISTO.

Un impulso all'attuazione è sicuramente da rintracciare nella **Governance** dell'intervento da parte dell'Autorità Portuale che, da un lato, sembra dotata di un'adeguata struttura organizzativa e, dall'altro, ha attivato azioni correttive, orientate a superare gli ostacoli incontrati, **assumendosi precise responsabilità** prima per avviare l'opera poi per consentirne la sua entrata in funzione. Si fa riferimento alla scelta dell'applicazione degli istituti previsti dal Codice degli Appalti per l'aggiudicazione della gara (cfr. paragrafo 3.1.3) e, successivamente, per il subentro del concessionario (cfr. paragrafo 3.1.6), fino all'applicazione del Regio Decreto 487/1942 (Codice della Navigazione), consentendo al concessionario subentrante l'occupazione provvisoria dell'area su cui insiste l'intervento, oggetto di contenzioso.

Come criticità ancora da superare si segnala **la mancata sottoscrizione della convenzione tra il MIT titolare delle risorse e l'Autorità Portuale** che di fatto genera la mancata copertura finanziaria del Progetto quasi interamente pagato con risorse proprie anticipate dal Beneficiario. Ciò implica la mancata alimentazione del sistema di monitoraggio BDU che non riporta l'avanzamento reale del Progetto sotto il profilo finanziario, fisico e procedurale e il mancato rimborso del MIT all'Autorità Portuale dei circa 16,9 milioni di euro erogati.

# NUOVO TERMINAL INTERMODALE DEL PORTO DI GIOIA TAURO (GATEWAY FERROVIARIO)

REPORT DI VERIFICA

ALLEGATO 1 - LA SCHEDA DI RILEVAZIONE



NUVEC - NUCLEO VERIFICA E CONTROLLO - AREA DI ATTIVITÀ 1  
SOSTEGNO E ACCOMPAGNAMENTO PER L'ACCELERAZIONE DI  
PROGRAMMI DELLA POLITICA DI COESIONE E VERIFICA DI EFFICACIA



## INDICE

ANAGRAFICA.....	3
<i>Dati anagrafici.....</i>	3
<i>Stato dell'intervento.....</i>	3
<i>Tipologia dell'intervento .....</i>	3
QUADRO ECONOMICO-FINANZIARIO .....	3
<i>Quadro finanziario .....</i>	3
<i>Quadro economico .....</i>	4
DESCRIZIONE E MATURITÀ PROGETTUALE.....	4
<i>Descrizione .....</i>	4
<i>Connessione con altri interventi.....</i>	5
<i>Inquadramento Territoriale dell'intervento su cartografia alla scala di rappresentazione adeguata .....</i>	5
<i>Rilevanza dell'intervento rispetto al contesto .....</i>	6
<i>Maturità progettuale .....</i>	7
OBIETTIVI E INDICATORI .....	7
<i>Utilità dell'intervento .....</i>	7
<i>Indicatori di realizzazione e di risultato connessi all'intervento.....</i>	9
<i>Il contributo dell'intervento al programma.....</i>	9
SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA, ECONOMICA E SOCIALE.....	10
<i>Analisi della domanda attuale e potenziale .....</i>	10
<i>Analisi dell'offerta attuale e potenziale .....</i>	10
<i>Convenienza dell'intervento per il territorio.....</i>	10
GOVERNANCE E CAPACITÀ ISTITUZIONALE .....	11
<i>Soggetti coinvolti.....</i>	11
<i>Governance - soggetto proponente .....</i>	11
<i>Governance - soggetto attuatore.....</i>	12
<i>Capacità tecnico-amministrativa del soggetto attuatore .....</i>	12
CONFORMITÀ URBANISTICA E AMBIENTALE.....	13
<i>Conformità agli strumenti urbanistici, di programmazione e aspetti ambientali .....</i>	13
<i>Quadro dei vincoli .....</i>	14
<i>Sensibilità ambientale del territorio su cui insiste l'infrastruttura .....</i>	14
<i>Effetti ambientali connessi all'intervento.....</i>	15
<i>Azioni volte a ridurre le emissioni.....</i>	15
CRONOPROGRAMMA CONSOLIDATO E CRITICO.....	15
<i>Fattibilità tecnica ed economica .....</i>	15
<i>Preliminare .....</i>	15
<i>Definitivo .....</i>	15
<i>Esecutivo .....</i>	16
<i>Aggiudicazione .....</i>	16
<i>Esecuzione lavori .....</i>	16
<i>Sospensione lavori.....</i>	16
<i>Collaudo .....</i>	16
<i>Funzionalità Informazioni da acquisire .....</i>	16
<i>Variazioni complessive rispetto al cronogramma originale .....</i>	16
<i>Ritardi nell'attuazione dell'intervento.....</i>	17
IMPLEMENTAZIONE E GESTIONE DELL'INTERVENTO .....	17
<i>Azioni gestionali interne.....</i>	17
<i>Azioni gestionali esterne .....</i>	17
<i>Descrizione del modello di gestione prescelto.....</i>	18
<i>Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto.....</i>	18
PRESENZA DI CRITICITÀ ED EVENTUALI AZIONI CORRETTIVE DA INTRAPRENDERE .....	18
ELENCO DELLA DOCUMENTAZIONE ESAMINATA.....	20

## ANAGRAFICA

### Dati anagrafici

Codice scheda NUVEC (ID_DB)	8_IT
Programma/Strumento attuativo	PON Infrastrutture e Reti 2014/2020
Titolo progetto	PORTO DI GIOIA TAURO: GATEWAY FERROVIARIO
CUP	F51C09000000001
Localizzazione	Gioia Tauro
Regione	Calabria
Provincia	Reggio Calabria
Comune	Gioia Tauro
Settore CUP	INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO
Sotto settore CUP	MARITTIME LACUALI E FLUVIALI
Categoria CUP	PORTI COMMERCIALI

### Stato dell'intervento

(specificare la condizione in cui si trova l'intervento al momento della rilevazione e l'atto normativo di riferimento)

Stato dell'intervento	Atto di riferimento
<input type="checkbox"/> Programmato	
<input type="checkbox"/> Ammesso a finanziamento	
<input type="checkbox"/> Avviato	
<input checked="" type="checkbox"/> Concluso	
<input type="checkbox"/> Rendicontato	

### Tipologia dell'intervento

(nel caso di lotto funzionale deve trattarsi di lotto funzionalmente autonomo ex art. 51 comma 1 del d.lgs. n. 50/2016)

<input checked="" type="checkbox"/> Materiale	<input type="checkbox"/> Immateriale
<input type="checkbox"/> Nuova realizzazione	<input type="checkbox"/> Intervento completo <input type="checkbox"/> Lotto Funzionale
<input type="checkbox"/> Ampliamento	<input type="checkbox"/> Intervento completo <input type="checkbox"/> Lotto Funzionale
<input checked="" type="checkbox"/> Rifunionalizzazione	<input type="checkbox"/> Intervento completo <input type="checkbox"/> Lotto Funzionale
<input type="checkbox"/> Altro	

## QUADRO ECONOMICO-FINANZIARIO

### Quadro finanziario

<b>Costo complessivo</b>	40.000.000,00
<b>Costo totale ammesso</b>	Fondi pubblici: 20.000.000,00 Fondi privati: 20.000.000,00*
<b>Fonte di finanziamento</b>	In corso di formalizzazione sul PAC MIT 2014-2020 per 19.955.899,74 euro PON M&R 2007-2013 per 44.100.26 euro

*Importi in euro*

\*La realizzazione dell'intervento è stata prevista mediante Project Financing (PF).

\*\* L'APQ "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro" del 2010 ha previsto la copertura finanziaria dell'intervento sulle risorse del PON FESR "Reti e Mobilità" 2007-2013; successivamente l'intervento è stato dichiarato in parte ammissibile PON FESR "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, ma al momento non è ancora stata sottoscritta la Convenzione tra MIT e Autorità Portuale

## Quadro economico

	<b>Preliminare- fattibilità</b>	<b>Base di gara</b>	<b>Post gara</b>	<b>Aggiornato (ultimo)</b>
Lavori incluso oneri di sicurezza			*18.989.249,33	18.517.405,86
Somme a disposizione			1.010.750,67	1.482.594,14
<b>TOTALE</b>			<b>20.000.000,00</b>	<b>20.000.000,00</b>
Economie				

\* la realizzazione dell'intervento, in seguito a sopravvenute disposizioni legislative nonché per l'esecuzione di opere migliorative e funzionali, ha richiesto una PVTs in diminuzione di € 472.789,05.

Percentuale ribasso di gara: **0,2%**

Costo realizzato<sup>1</sup>

0\*

Avanzamento fisico

0\*

\*Dato non rilevato in quanto non è stata ancora firmata la Convenzione con il MIT e la banca dati non è stata aggiornata.

## DESCRIZIONE E MATURITÀ PROGETTUALE

### Descrizione

(fornire una descrizione del progetto in base alla sua tipologia e settore di appartenenza; indicare se si tratta di parte di un progetto più grande e, in questo caso, descrivere i criteri utilizzati per la sua suddivisione - max 1.000 caratteri)

L'intervento riguarda la trasformazione di due comparti:

- il primo denominato "Terminal Interporto" prevede l'attuazione di interventi di completamento per il parcheggio merci, gate e edifici di servizio, di aree adiacenti a infrastrutture costituite da piazzali, binari ferroviari e predisposizione carroponete esistenti, esternamente al Limite Doganale (ricadente in Comune di San Ferdinando);
- il secondo denominato "Terminal Contenitori" prevede l'attuazione di interventi di infrastrutturazione mediante armamento ferroviario, carroponete, gate e edifici di servizio su aree già adibite a piazzale di deposito e movimentazione container esistente, all'interno del Limite Doganale e all'interno del Limite di Concessione MCT (ricadente in Comune di Gioia Tauro).

In particolare, l'intervento riguarda l'area all'interno della concessione MCT (Terminal Contenitori).

La connessione ferroviaria del Porto di Gioia Tauro disponeva di due fasci di binari di collegamento tra i terminal portuali in concessione (Terminal Contenitori – MCT e Terminal Auto - ICOBLG ITALIA ) e lo scalo portuale di San Ferdinando.

All'atto della progettazione si prevedeva quanto segue.

Il terminal sarà attrezzato con un gruppo di fasci di binari (n.4) articolati su due aree distinte secondo la provenienza delle merci, nazionali o estere, oltre ad aree di stoccaggio e di scambio per una superficie complessiva di 269.000 mq per le merci nazionali e 132.000 mq per le estere.

Nell'ambito del terminal saranno effettuate tutte le movimentazioni relative ai containers, casse mobili etc. con destinazione da /per il terminal, mentre tutte le operazioni di manovra saranno espletate sui binari di presa e consegna presenti all'interno dell'impianto ferroviario già esistente della stazione di S. Ferdinando. I treni in arrivo saranno posizionati sui binari di presa e consegna della stazione, successivamente con locomotore diesel saranno introdotti all'interno del terminal intermodale e qui movimentati con l'equipment in dotazione al terminal. I treni in uscita saranno formati con l'equipment in dotazione al terminal e, a composizione ultimata, saranno trasferiti con locomotore diesel sui binari di

<sup>1</sup> La definizione di "costo realizzato" è riportata nel "Manuale del Sistema di Monitoraggio SGP"; in estrema sintesi, coincide con la somma degli importi degli atti amministrativi di liquidazione secondo i rispettivi ordinamenti.

Nel caso di realizzazione di opere e lavori pubblici, coincide con la somma degli importi degli atti amministrativi di liquidazione delle seguenti due categorie di voci:

- per i lavori, con l'importo del SAL liquidato;
- per le somme a disposizione, con l'importo riconosciuto dall'atto amministrativo di liquidazione previsto da ciascun ordinamento

presa e consegna presenti all'interno dell'impianto ferroviario della stazione di S. Ferdinando. Il terminal intermodale è connesso lato nord e lato sud con i binari di presa e consegna della stazione di S. Ferdinando. Ciò consente una doppia possibilità di ingresso e/o uscita dal terminal sui binari di presa in consegna.

La realizzazione del Gateway Ferroviario è da inquadrare all'interno dell' APQ "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro", sottoscritto dal Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, Rete Ferroviaria Italiana, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Consorzio per lo sviluppo industriale della Provincia di Reggio Calabria e Regione Calabria per la realizzazione e la gestione del "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro". In particolare, l'Accordo prevedeva il conseguimento dei seguenti obiettivi:

- Preservare la leadership nel transhipment
- Realizzare un sistema intermodale eccellente, favorendo le condizioni commerciali ed operative per l'incremento delle quote di diversione modale verso il sistema ferroviario al fine di impegnare progressivamente tutta la capacità infrastrutturale che si renderà disponibile con gli interventi previsti
- Creare le condizioni per l'insediamento di grandi operatori della logistica nazionali ed internazionali attraverso la realizzazione del polo logistico integrato costituito da:
  - Terminal leader nel transhipment
  - Gateway ferroviario
  - Distretto logistico.

Fonte: APQ "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro"

### Connessione con altri interventi

*(specificare se si tratta di un intervento incluso in un intervento complesso e indicare la tipologia di connessione – strategica, operativa, funzionale)*

La progettazione dell'intervento, in particolare, ha preso in considerazione sia lo studio proposto del Piano Strategico dell'Hub Interportuale di Gioia Tauro che lo studio del Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro.

Fonte: APQ "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro"

### Inquadramento Territoriale dell'intervento su cartografia alla scala di rappresentazione adeguata

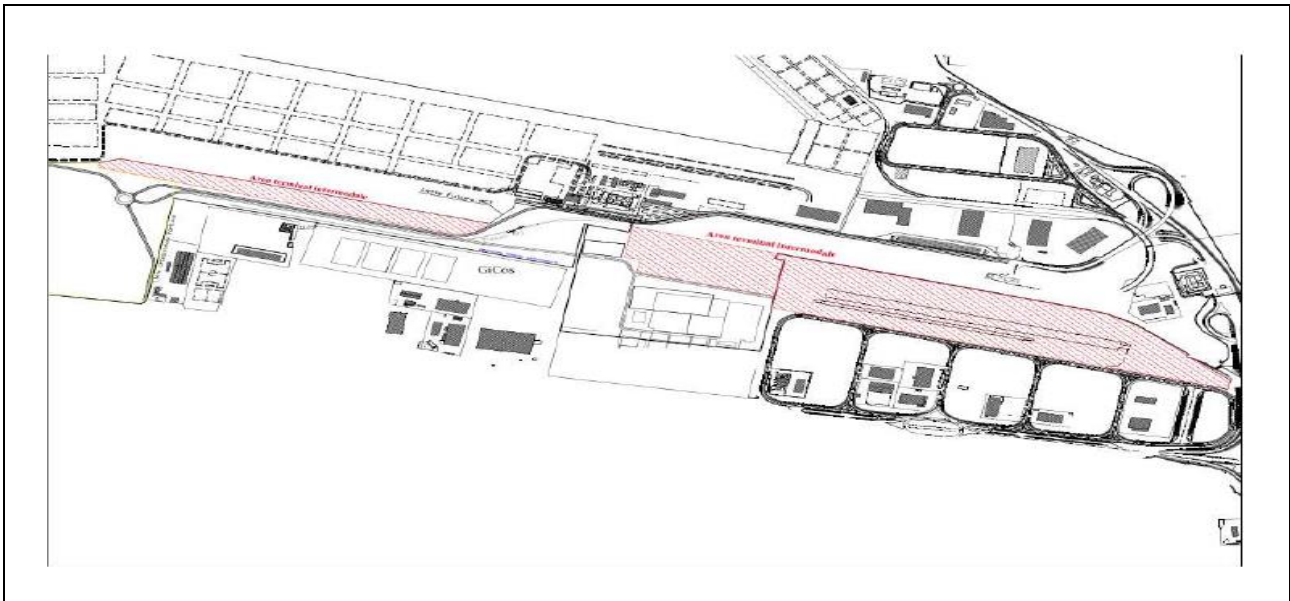
*(indicare in una mappa le principali vie di comunicazione, le eventuali emergenze territoriali dal punto di vista paesaggistico e delle funzioni urbane e territoriali che hanno attinenza con l'intervento)*

È servito da un sistema stradale composto dalla Statale 18 e dall'Autostrada A3 collegata al porto con la tangenziale Est. È collegato alla rete ferroviaria tramite la stazione di Rosarno.



L'area di intervento, per complessivi mq 332.000, ricade sul demanio marittimo per mq 117.000 e su suolo demaniale, attualmente in uso al Consorzio ASIREG per mq 215.000.

Sul primo compendio ricade il capannone ex Isotta Fraschini, una porzione della zona franca aperta e una porzione in area terminalistica. Nel secondo compendio ricade un piazzale ed alcuni fasci di binari realizzati dall'ASI nell'ambito degli interventi di infrastrutturazione portuale.



### Rilevanza dell'intervento rispetto al contesto

*(illustrare l'incidenza dell'intervento rispetto allo stato attuale di dotazione infrastrutturale relativamente al settore di riferimento dell'opera, confrontandola con il fabbisogno rilevato. Indicare inoltre se la rilevanza è connessa all'attuazione di altri interventi connessi.)*

Lo studio di fattibilità del terminal ferroviario parte da un contesto di riferimento che in passato ha visto l'impressionante crescita del porto di Gioia Tauro quale hub di transhipment, ma che negli ultimi anni si è profondamente modificato.

Intanto nel bacino del Mediterraneo si sono proposti altri siti portuali che hanno realizzato notevoli investimenti di adeguamento infrastrutturale e si sono posti sul mercato con successo offrendo alle compagnie armatoriali più alternative di servizio. Inoltre, la competizione crescente nell'area mediterranea non si limita al solo attracco portuale in funzione del transhipment, ma interessa il sistema dei servizi e delle opportunità di un'efficiente connessione con la rete dei collegamenti terrestri, per offrire una piattaforma logistica concorrenziale che vada oltre il mero interscambio marittimo e capace di trasformare il porto da pura banchina ad asse attrezzato per la logistica, con funzioni di integrazione efficiente tra movimentazioni marittime e flussi terrestri delle merci.

Peraltro, la quasi totalità dei contenitori che sbarcano a terra nei porti italiani è destinata al mercato interno, non dialoga con il sistema europeo, e per di più è orientata a percorrenze di breve-medio raggio, rendendo maggiormente difficile lo sfruttamento della competitività del trasporto ferroviario, inevitabilmente attrattivo solo quando le distanze terrestri superano i 300-400 chilometri.

La debolezza complessiva del sistema logistico italiano non riesce quindi ad attrarre nel nostro Paese un valore incrementale di contenitori da inoltrare via terra.

Questo assetto di posizionamento strategico della portualità nazionale è particolarmente rilevante per il sistema ferroviario.

In sostanza, si tratta di operare secondo una logica duale, tendente da un lato a razionalizzare e potenziare la funzione hub del porto e dall'altro a sviluppare le concorrenti potenzialità di servizi polifunzionali, attivando funzioni industriali nelle aree retroportuali e completando l'infrastrutturazione delle aree destinate a servizi di logistica.

Sostanzialmente, l'operatività del nuovo terminal unito alla realizzazione del raccordo ferroviario potrebbe consentire di configurare il porto di Gioia Tauro come porto gateway e non solo come porto di transhipment.

L'esperienza del passato decennio testimonia che il porto di Gioia Tauro aveva le potenzialità per proporsi come hub di transhipment in considerazione della sua posizione geografica mediana lungo la direttrice Suez – Gibilterra e baricentrica nel Mediterraneo. Ora si tratta:

- da un lato di difendere e consolidare questa posizione rispetto alla aggressione competitiva da parte di altri porti del Mediterraneo, porti spagnoli e nord africani *in primis*;
- dall'altro di costruire una vocazione complementare non esclusivamente specializzata nel segmento del transhipment ma capace di offrire soluzioni ed attrattività competitiva al mercato delle lavorazioni dei contenitori e delle merci, superando quindi una condizione che vede oggi il porto di Gioia Tauro presente e rilevante sulle rotte marittime, ma debole e marginale nel rapporto con i mercati terrestri di produzione e di consumo delle merci.

Fonti:

- *Studio di fattibilità nuovo terminal intermodale da realizzarsi nell'ambito portuale di Gioia Tauro - Linea di intervento 1.1.2 - Potenziamento e riqualificazione di sistemi portuali (Autostrade del Mare – Corridoio 21) – 2015 (?)*
- [www.trasportoeuropa.it](http://www.trasportoeuropa.it); [www.corrieremarittimo.it](http://www.corrieremarittimo.it)

### Maturità progettuale

Livello di progettazione disponibile	D.Lgs 163/2006: - Studio di fattibilità <input type="checkbox"/> - Preliminare <input type="checkbox"/> - Definitiva <input type="checkbox"/> - Esecutiva <input type="checkbox"/> ex D.Lgs. 50/2016: - Fattibilità <input type="checkbox"/> - Definitiva <input type="checkbox"/> - Esecutiva <input checked="" type="checkbox"/>
Riferimenti atto di approvazione	Decreto n. 46 del 20.06.2017
Disponibilità del sito SI X NO <input type="checkbox"/>	
Il cantiere è aperto? SI <input type="checkbox"/> NO X	
I lavori sono ultimati? SI X NO <input type="checkbox"/>	
Le opere realizzate sono in esercizio? SI X NO <input type="checkbox"/>	È stato messo il Certificato di Ultimazione dei lavori in data 14.02.2020 ed è stato effettuato il collaudo statico. Il 10.12.2020 è stata redatta la Relazione del Direttore dei Lavori sul Conto Finale. Il 14.12.2020 è stato sottoscritto digitalmente il contratto con il Concessionario subentrante. Il 16.12.2020 è arrivato a Gioia tauro il primo treno dall'interporto di Nola

## OBIETTIVI E INDICATORI

### Utilità dell'intervento

(Informazioni da acquisire dall'esame della documentazione descrittiva del progetto, allegata alla richiesta di finanziamento e da interlocuzioni in loco con il responsabile della realizzazione del progetto)

Quesiti	Note
L'intervento risponde ad una necessità derivante da obbligo di legge?  <input type="checkbox"/> SI X NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<i>Se sì, Indicare riferimento normativo</i>

Quesiti	Note
<p>Qual è il contesto strategico-pianificatorio di riferimento per l'intervento?</p>	<p>L'intervento è volto a migliorare sia la movimentazione dei convogli sia il carico e lo scarico delle merci sia a facilitare il collegamento porto-treno dei container mediante carroponte.</p> <p>I principali temi strategici sono stati individuati in una logica di sinergia tra il comprensorio, il porto di Gioia Tauro e la rete nazionale su cui puntare il processo di sviluppo. In particolare, si punta al:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- miglioramento delle dotazioni infrastrutturali per integrare le reti della mobilità;</li> <li>- potenziamento della logistica delle merci attraverso la realizzazione del terminal intermodale;</li> <li>- potenziamento delle vie del mare per acquisire una centralità nell'interscambio marittimo attraverso accordi con i porti del mediterraneo.</li> </ul> <p>Il progetto è finalizzato principalmente ad aumentare la competitività e le funzioni superiori dei servizi di qualità dell'hub portuale di Gioia Tauro; infatti, la realizzazione del terminal intermodale strategicamente diventa corridoio intermodale comunitario che può accrescere la competitività del porto di Gioia Tauro, caratterizzandolo come nodo di rilevanza nazionale e crocevia di diverse modalità di trasporto.</p> <p><i>Fonte: Studio di fattibilità</i></p>
<p>È stata effettuata un'analisi dei fabbisogni inerenti all'intervento?</p> <p>X SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><b>Quantificare fabbisogni e target di destinatari</b></p> <p>Le esigenze che si intende soddisfare sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- incrementare l'utilizzo di una mobilità ambientale sostenibile;</li> <li>- ridurre i tempi di percorrenza delle merci;</li> <li>- ridurre i costi di trasporto;</li> <li>- ridurre l'inquinamento ambientale prodotto dal sistema di trasporto su gomma;</li> <li>- massimizzare le ricadute economiche e territoriali legati alla logistica complessiva.</li> </ul> <p><i>Fonte: Studio di fattibilità</i></p>
<p>È disponibile una quantificazione degli utenti destinatari dell'intervento?</p> <p>X SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><b>Quantificare il bacino di utenza</b></p> <p>Il principale fattore attrattivo dell'ipotesi terminal ferroviario è la possibilità di ridurre fortemente i tempi del <i>transit time</i> delle merci destinate al Nord Italia e al centro Europa, data la localizzazione baricentrica del porto rispetto alla direttrice di attraversamento del Mediterraneo da parte delle grandi navi porta contenitori: nel collegamento Gioia Tauro – Milano, si otterrebbe una riduzione del <i>transit time</i> da una media di 7,5 giorni via feeder a 3,5 giorni ricorrendo al combinato su rotaia.</p> <p><i>Fonte: Studio di fattibilità</i></p>
<p>Sono individuati gli obiettivi di realizzazione e i relativi target attesi?</p> <p><input type="checkbox"/> SI X NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p>Sì. (vedi tabella successiva)</p> <p>Tuttavia, il sistema di monitoraggio non è stato aggiornato.</p>
<p>Sono individuati gli obiettivi di risultato e i relativi target attesi?</p>	<p>I risultati attesi attraverso la realizzazione del nuovo terminal intermodale sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la conquista di nuovi mercati non esclusivamente legati al transshipment;</li> </ul>

Quesiti	Note
X SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- la realizzazione della logistica combinata attraverso il sistema integrato orientato all'intermodalità riducendo lo squilibrio verso la strada e quindi riduzione delle emissioni inquinanti;</li> <li>- l'aumento delle opportunità di lavoro;</li> <li>- la creazione di nuovi di servizi di qualità;</li> <li>- la capacità di attrarre investitori e capitali.</li> </ul> <p>La realizzazione dell'opera è stata completata ma gli effetti prodotti dipenderanno dall'inizio della gestione.</p> <p><i>Fonte: Questionario di approfondimento</i></p> <p>Si segnala che gli indicatori di risultato non sono stati valorizzati nel sistema di monitoraggio</p>
<p>Gli indicatori di risultato individuati sono coerenti con i risultati attesi dell'intervento?</p> <p>X SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><i>In caso di risposta negativa, riportare alcuni esempi di incoerenza tra indicatori di risultato e risultati attesi</i></p> <p>Come indicatore di risultato è stato individuato il traffico ferroviario merci generato dal porto.</p> <p><i>Fonte: Questionario di approfondimento</i></p>
È riscontrabile documentazione che fornisca evidenza di eventuali prodotti ottenuti/risultati maturati?	<i>In caso affermativo prevedere descrizione ed eventuale quantificazione</i>

#### Indicatori di realizzazione e di risultato connessi all'intervento

Indicatore Realizzazione	Unità di misura	Valore previsto	Valore realizzato
Superficie oggetto di intervento	MQ.	427.000	
Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari	m.	3.250	

Indicatore Risultato	Unità di misura	Valore previsto	Valore attuale
Traffico ferroviario merci generato dal porto			

#### Il contributo dell'intervento al programma

*(indicare a quali indicatori di risultato e di impatto, definiti nel programma di riferimento, l'intervento contribuisce per il raggiungimento del target, quantificandoli, ove possibile)*

Quesiti	Note
A quali risultati attesi del programma concorre la realizzazione dell'intervento?	<p><i>Indicare a quale indicatore di risultato (risultato atteso), definito nel programma di riferimento, l'intervento contribuisce per il raggiungimento del target, quantificando i relativi indicatori di risultato</i></p> <p>PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 R.2.1-6 Traffico ferroviario merci generato da porti e interporti: valore atteso di Programma 57 treni/giorno</p>
ALTRO	



## SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA, ECONOMICA E SOCIALE

### Analisi della domanda attuale e potenziale

*(fornire indicazioni quantitative relative alla domanda che l'intervento attiva e/o soddisfa)*

Il caso di Gioia Tauro ha assunto una grande rilevanza a seguito della forte espansione degli scambi tra l'Europa ed il Medio ed Estremo Oriente.

L'insieme delle movimentazioni ferroviarie e stradali opera su volumi estremamente bassi rispetto alle movimentazioni complessive del porto di Gioia Tauro. È questo uno dei temi di maggiore rilievo strategico sui quali si intende intervenire per cercare di invertire la tendenza ad una contrazione complessiva dei volumi di traffico del porto.

Il progetto è pertanto finalizzato principalmente ad aumentare la competitività e le funzioni superiori dei servizi di qualità dell'hub portuale di Gioia Tauro, al fine di renderlo corridoio intermodale comunitario che può accrescere la competitività del porto, caratterizzandolo come nodo di rilevanza nazionale e crocevia di diverse modalità di trasporto.

L'opzione del transhipment a Gioia verso i porti dell'Alto Tirreno e Adriatico per poi trasbordare le merci su treni diretti in centro Europa attraverso i valichi alpini, incontra una sempre maggior competizione del modello logistico Nord Europeo (navi madri + treno) in quanto col transhipment si impiegano circa 8 giorni da Gioia Tauro ai principali mercati d'oltralpe. Scartata inoltre la possibilità di servirsi della modalità tutto-strada per raggiungere il Nord Europa, a causa delle rilevanti esternalità negative (emissioni di gas serra, inquinamento atmosferico, rumore, incidentalità, congestione stradale), viene proposta l'alternativa ferroviaria, favorita tra l'altro dal futuro completamento delle opere in corso di realizzazione e previste sulla rete in ambito nazionale ed europeo (in particolare la linea adriatica e l'Asse trans-europeo n.1 "Berlino-Palermo"). Solo in questo modo sarebbe possibile rendere una realtà concreta il potenziale logistico di Gioia Tauro nei confronti dei mercati nazionali ed europei, estendendo sempre più la funzione di porto di transito ("gateway") per i traffici terrestri.

Rispetto ai porti del Nord Europa, un intervento di riqualificazione del terminal ferroviario di Gioia Tauro, in forza della sua collocazione geografica, dovrebbe godere di un vantaggio potenziale di circa 6-7 giorni in meno in termini di transit time intermodale complessivo per servire i mercati del centro Europa.

Fonte: Studio di fattibilità

### Analisi dell'offerta attuale e potenziale

*(fornire indicazioni quantitative relative all'offerta che l'intervento intende potenziare)*

### Convenienza dell'intervento per il territorio

*(fornire indicazioni sull'impatto che l'intervento può generare es. occupazionale, inquinamento delle acque, altro)*

L'analisi SWOT effettuata ha evidenziato una serie di opportunità che deriverebbero dalla realizzazione dell'intervento:

- Conquista di nuovi mercati non esclusivamente legati al transhipment;
- strutturazione di un sistema integrato orientato all'intermodalità riducendo lo squilibrio verso la strada e quindi riduzione delle emissioni inquinanti;
- aumento delle opportunità di lavoro;
- creazione di servizi di qualità;
- miglioramento delle infrastrutture;
- possibilità di favorire forme di scambio sociale, culturale ed economico a livello mondial;
- possibilità di agevolare la nascita in ambito locale di un sistema di PMI.

Fonte: Studio di fattibilità

## GOVERNANCE E CAPACITÀ ISTITUZIONALE

### Soggetti coinvolti

Soggetto Proponente	MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Soggetto Attuatore	AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO
Soggetto Gestore	MEC SRL
Soggetto Beneficiario	AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO
Localizzazione	Gioia Tauro
Regione	Calabria

### Governance - soggetto proponente

Quesiti	Note
<p>Il soggetto titolare delle risorse si è dotato di una organizzazione che assicuri l'avvio, il monitoraggio ed il controllo degli interventi?</p> <p>X SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p>Nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, nel rispetto del principio di separazione delle funzioni definito dall'art. 72 lett. b) del Reg. (UE) n. 1303/2013 nell'ambito della "Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali", è stata individuata l'AdG del Programma nel Dirigente della Divisione 2 – Programmi Operativi Nazionali in materia di infrastrutture e trasporti</p> <p>In particolare, l'articolazione dell'AdG –prevede strutture di linee e di staff:</p> <p><u>Strutture di Linea</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabile dell'Asse III (AdG Beneficiaria)</li> <li>- Responsabili Linea di Azione (RLA)</li> <li>- Responsabile dell'Asse III (AdG Beneficiaria)</li> <li>- Responsabili Linea di Azione (RLA)</li> </ul> <p><u>Strutture di Staff</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Segreteria Tecnica del PON</li> <li>- Responsabili per le Aree: Comunicazione, Valutazione, Ambiente e Monitoraggio</li> <li>- Responsabili Verifiche di Gestione - Ufficio Controlli di Primo Livello Assi I e II (UCIL)</li> <li>- Responsabili della gestione di irregolarità e casi OLAF</li> <li>- Responsabile Pagamenti Asse I e II</li> <li>- Responsabile gestione dei rischi</li> </ul> <p><u>Strutture separate dall'AdG e funzionalmente indipendenti</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabile Verifiche di Gestione - Ufficio Controlli di I livello Asse III funzione separata dall'AdG (UCIL III)</li> <li>- Responsabile Pagamenti Asse III</li> </ul>
<p>È stato individuato un referente?</p> <p>X SI <input type="checkbox"/> NO</p>	<p>Responsabile di Linea presso l'AdG PON Infrastrutture e Reti 2014-2020</p>
<p>Il soggetto titolare delle risorse ha comunicato ai soggetti attuatori e ai soggetti Beneficiari l'avvenuto finanziamento?</p> <p><input type="checkbox"/> SI X NO <input type="checkbox"/> N.A</p>	

I dati dell'intervento sono inseriti nel sistema di monitoraggio BDU?  <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> IN PARTE	Intervento monitorato all'interno della BDU, tuttavia dal 2018 i dati non sono stati aggiornati.
---	--

### Governance - soggetto attuatore

Quesiti	Note
Il RUP è stato tempestivamente individuato?  <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	L'ultimo RUP è stato nominato con Decreto del Commissario Straordinario dell'AP di Gioia Tauro n.20 del 19.02.2020
È presente una convenzione o un disciplinare che regola i rapporti e le attività per l'attuazione dell'intervento tra il soggetto proponente ed il soggetto attuatore?  <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	È oggetto di interlocuzione con il MIT - Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali
Nella convenzione/disciplinare sono regolate le principali attività (approvazione dei quadri economici, utilizzo economie, esecuzione varianti, nomina dei collaudatori, fornitura dati di monitoraggio, ecc.)?  <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> N.A.	
Le risorse sono state trasferite al soggetto attuatore?  <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	

### Capacità tecnico-amministrativa del soggetto attuatore

Quesiti	Note
Quante unità di personale utilizza il soggetto attuatore (RUP) per la realizzazione dell'intervento?	Il RUP si è avvalso del personale della Direzione Lavori (complessivamente di 3 unità interne)
La progettazione dell'intervento è eseguita internamente?  <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	Trattandosi di un progetto di Finanza la progettazione è stata eseguita dal concessionario
In caso di progettazione esterna è stata affidata?  <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> N.A.	Trattandosi di un progetto di Finanza la progettazione è stata eseguita dal concessionario

Quesiti	Note
La Direzione Lavori è affidata internamente all'amministrazione? <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	La Direzione Lavori è stata assunta dal personale Interno all'Ente e coadiuvata da personale del Concessionario.
In caso di direzione lavori esterna è stata affidata? <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> N.A.	
Sono stati individuati indicatori volti a monitorare l'efficienza dei processi organizzativi e procedurali nel corso dell'attuazione dell'intervento? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<i>Quantificare gli indicatori di efficienza organizzativa e/o procedurale prescelti ovvero, in assenza di risultati misurabili in maniera quantitativa, fornire una rappresentazione qualitativa delle best practices/criticità rilevate nel corso dell'attuazione</i>
Sono presenti elementi innovativi o di esemplarità (sia procedurali, sia di risultato)? <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	<i>In caso affermativo prevedere descrizione ed eventuale quantificazione.</i> La mancata sottoscrizione a tutt'oggi della Convenzione con l'Ente titolare delle risorse (MIT) avrebbe potuto pregiudicare la realizzazione dell'intervento. Tuttavia, nelle more della sottoscrizione della Convenzione con il MIT – Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, l'Autorità Portuale ha ritenuto di procedere con la realizzazione dell'opera utilizzando risorse interamente proprie.

## CONFORMITA' URBANISTICA E AMBIENTALE<sup>2</sup>

### Conformità agli strumenti urbanistici, di programmazione e aspetti ambientali

Elencare gli strumenti urbanistici vigenti di riferimento per l'infrastruttura in oggetto e barrare la casella in caso di conformità ad essi

Piano Regolatore Generale \_\_\_\_\_

Piano Urbanistico Comunale \_\_\_\_\_

Piano del Parco \_\_\_\_\_

Altro: Piano Regolatore Portuale (adottato dal Comitato Portuale in data 17.09.2010) \_\_\_\_\_

X

In caso di non conformità, specificare i provvedimenti che si intende adottare e il percorso amministrativo.

<sup>2</sup> Compilare tale sezione della scheda relativa alla conformità urbanistica e ambientale nelle parti che si ritengono applicabili alla tipologia di infrastruttura sottoposta a verifica.

## Quadro dei vincoli

- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo idrogeologico
- L'intervento ricade in zona soggetta a rischio idraulico
- L'intervento ricade in zona soggetta a rischio frana
- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo paesistico
- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo archeologico
- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo sismico
- L'intervento ricade in zona di rispetto ferroviario
- L'intervento ricade in zona di rispetto autostradale
- L'intervento ricade in zona di rispetto stradale
- L'intervento ricade in zona soggetta a servitù militari
- L'intervento ricade in zona soggetta ad altri vincoli ostativi alla realizzazione dell'intervento  *Specificare vincolo/i*
- quali azioni sono state adottate per rendere il progetto appaltabile e/o realizzabile nei tempi previsti?
- L'intervento è soggetto a V. I. A. nazionale
- L'intervento è soggetto a V. I. A. regionale  Decreto del Dirigente Generale assunto il 18 aprile 2017 prot. N° 4065: esclusione dalla procedura di VIA con prescrizioni
- L'intervento ha ricadute su un Sito di Interesse Comunitario (SIC) o una Zona di Speciale di Conservazione (ZSC) e/o in una area protetta  *Specificare quali*
- L'intervento è soggetto a rischio di incidente rilevante

## Sensibilità ambientale del territorio su cui insiste l'infrastruttura

*(descrivere gli elementi ambientali – acqua, aria, suolo...- e paesaggistici sensibili, caratteristici del territorio su cui insiste l'infrastruttura)*

Il progetto non comporta modifiche del reticolo di drenaggio e non richiede apporti idrici. Per eventuali sversamenti accidentali sono previste vasche di prima pioggia e impianti di disoleazione delle acque di dilavamento delle pavimentazioni.

Il consumo di suolo previsto per l'intervento risulta essere limitato essendo l'area già urbanizzata. Tuttavia, è prevista la trasformazione di aree oggi adibite a prato incolto. In termini di immissione di sostanze minerali nel sottosuolo, è previsto il recupero dei fanghi bentonitici per lo scavo dei setti e pali in c.a. delle travi porta rotaie

*Fonte: elaborato "studio preliminare ambientale" allegato alla documentazione presentata per la verifica di assoggettabilità a VIA*

### Effetti ambientali connessi all'intervento

(indicare, in termini qualitativi e quantitativi, i principali problemi ambientali connessi alla realizzazione dell'infrastruttura. Evidenziare gli elementi inquinanti prodotti dall'intervento, in fase di cantiere e di esercizio)

--

### Azioni volte a ridurre le emissioni

(specificare le eventuali misure di mitigazione che si intende attuare per ridurre l'impatto ambientale, indicando con quali tempi e risorse si intende attuarle)

<p>Il principale impatto in termini di emissioni (monossido di carbonio, ossidi di azoto, polveri) è legato alla movimentazione dei mezzi in fase di cantiere. Sono previsti interventi di inaffiatura d'acqua contestualmente al passaggio dei mezzi per l'abbattimento delle polveri.</p> <p>Sono previste emissioni di rumore e vibrazioni legate alla movimentazione dei containers in fase di esercizio (rumore da traffico) e alla movimentazione dei mezzi di scavo in fase di cantiere ma non sono presenti ricettori sensibili. Tuttavia, il Decreto di assoggettabilità a VIA, sul tema, prescrive quanto segue: "Durante la fase di esercizio, entro e non oltre un anno dall'avvio delle attività autorizzate, si dovrà procedere all'effettuazione di uno Studio di Impatto Acustico definitivo, al fine diversificare i livelli di pressione sonora stimati in fase di progettazione. Copia dello studio dovrà essere inviata all'ARPACAL per le valutazioni di competenza".</p> <p>La realizzazione non prevede la produzione di sostanze di rifiuto tossiche, minerali o non minerali (è previsto il recupero dei fanghi bentonitici per lo scavo dei setti e pali in c.a. delle travi porta rotaie), da immettere nel sottosuolo o semplicemente da stoccare a contatto con esso.</p> <p>Fonte: elaborato "studio preliminare ambientale" allegato alla documentazione presentata per la verifica di assoggettabilità a VIA</p>
--

## CRONOPROGRAMMA CONSOLIDATO E CRITICO

### Fattibilità tecnica ed economica

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
01/04/2010 Prevista	30/06/2010 Prevista					
01/04/2010 Effettiva	30/08/2010 effettiva					

Note: Fonte: estrazione BDU

### Preliminare

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
30/04/2014 Prevista	31/10/2015 Prevista					
30/03/2014 Effettiva	31/10/2015 Effettiva					

Note: Fonte: estrazione BDU

### Definitivo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
30/08/2016 Prevista	10/10/2016 Prevista					
30/08/2016 Effettiva	06/10/2016 Effettiva					

Note: Fonte: estrazione BDU

### Esecutivo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
20/10/2016 Prevista	30/11/2016 Prevista					
03/10/2016 Effettiva	22/12/2016 E Effettiva					

Note: Fonte: estrazione BDU

### Aggiudicazione

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	

Note:

### Esecuzione lavori

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
30/03/2017 Prevista	30/09/2018 Prevista					
23/06/2017 Effettiva	24/02/2020 Effettiva					

Note: Fonte Estrazione BDU

Da cronoprogramma allegato alla progettazione i lavori si sarebbero dovuti concludere in 18 mesi; sono state concesse 2 proroghe per il completamento dei lavori a causa dei ritardi conseguenti al rilascio delle autorizzazioni sismiche: la prima del 18.06.2018 prorogava i lavori di 90 gg, ossia al 20.09.2018; la seconda proroga del 19.09.2018 li prorogava di ulteriori 40 gg.

Con successivo decreto n. 51/19 del 06.06.2019 è stata approvata una perizia di variante tecnica e suppletiva che prevedeva una diminuzione dei lavori del 2,484% dell'importo contrattuale e un nuovo termine per la fine dei lavori al 30.06.2019.

### Sospensione lavori

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	

Note:

### Collaudo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
30/03/2017 Prevista	30/12/2018 Prevista					
23/06/2017 Effettiva						

Note: Fonte Estrazione BDU

### Funzionalità Informazioni da acquisire

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	

### Variazioni complessive rispetto al cronogramma originale

Per tutte le date del cronogramma consolidato che differiscono da quelle delle relative, riportare la motivazione della variazione

--

### Ritardi nell'attuazione dell'intervento

(fornire indicazioni circa i ritardi del percorso critico dell'intervento legati alla fase di avvio di implementazione e la fase in itinere di implementazione, specificando per ogni tipo di ritardo i motivi che l'hanno causato e le azioni correttive eventualmente poste in essere)

Motivi	Azioni correttive
La 1^ gara è andata deserta a causa della crisi finanziaria in atto nel periodo	<p>L'Amministrazione dell'Autorità Portuale ha ritenuto necessario riequilibrare lo studio di fattibilità precedentemente predisposto, rimodulandolo nelle parti che potevano determinare incertezze economiche, al fine di rendere più interessante l'appalto e bandire una nuova gara in base alla nuova normativa nazionale nel frattempo sopravvenuta.</p> <p>Nelle more della predisposizione della nuova procedura di gara la società SOGEMAR Spa aveva manifestato l'intenzione di assumere le funzioni di promotore per la realizzazione del progetto e, a seguito dell'espletamento dell' "Avviso pubblico per l'individuazione del promotore per la progettazione, realizzazione e gestione del Nuovo Terminal Intermodale di Gioia Tauro" nonché della procedura aperta per l'affidamento della concessione trentennale ex art 153 comma 15 lett. c) e comma 16 D.Lgs 163/2006, si è stipulato (10.08.2016) apposito contratto con il medesimo proponente: in data 14.02.2020 è stato messo il Certificato di Ultimazione dei lavori.</p> <p>Fonte: Relazione al MT del Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale – Nota prot. 7213 del 13.05.2019 - Relazione RUP Ing. De Maria del 08.04.2020 - Relazione RUP del 05.11.2020</p>
Gestione delle aree di proprietà CORAP sulle quali insiste una parte dell'opera realizzata: CORAP è stato messo in liquidazione e si sono generate difficoltà in termini di utilizzabilità delle aree	<p>La Regione Calabria ha reso noto all'Autorità Portuale di avere avviato le procedure per l'acquisizione delle aree e il conseguente trasferimento in uso all'AP di Gioia Tauro.</p> <p>Fonte: Relazione RUP del 05.11.2020</p>

## IMPLEMENTAZIONE E GESTIONE DELL'INTERVENTO

### Azioni gestionali interne

Riportare le azioni gestionali interne adottate. Le azioni gestionali interne, correttive dell'intervento, sono operate senza modificare la natura dell'intervento: non è cambiato il quadro finanziario, non è cambiato in maniera sostanziale il cronogramma, non sono cambiate le specifiche dell'intervento. Si tratta pertanto di normali azioni correttive, rientranti nell'ambito di competenza dei "beneficiari" che implementano gli interventi.

### Azioni gestionali esterne

Le azioni gestionali esterne sono operate solo dopo un'approvazione regionale delle medesime, in quanto modificano la natura dell'intervento: si tratta infatti di azioni che variano in maniera sostanziale la natura di un progetto approvato; pur rimanendo nell'ambito del quadro progettuale iniziale, la variazione, infatti, incide sul cronogramma, sulle specifiche dell'intervento o, addirittura, sul quadro finanziario. Evidentemente i cronogrammi modificati a seguito delle azioni correttive dovranno rimanere compatibili con i tempi di impegno di spesa (fine 2020) e di spesa effettiva (fine 2023) dei fondi strutturali, e con i programmi finanziari dei singoli Fondi.



### Descrizione del modello di gestione prescelto

Il modello gestionale prescelto è stato quello del progetto di Finanza con previsione della realizzazione dell'Opera con fondi pubblici e con gestione ed acquisto delle attrezzature del terminal a carico del concessionario.

È stato quindi stipulato un contratto di concessione della durata di 30 anni con la società SOGEMAR Spa nell'ambito di un Project Finance per la realizzazione e la gestione del *gateway* ferroviario all'interno del porto di Gioia Tauro.

Con nota del 8 aprile 2020 la SOGEMAR Spa ha manifestato la volontà di non avviare la fase di gestione del terminal, in considerazione della impossibilità di mantenere l'equilibrio economico finanziario di cui al Piano Economico Finanziario (PEF) asseverato precedentemente.

Al fine di evitare la risoluzione contrattuale l'Autorità Portuale si è avvalsa dell'articolo 159 del D. lgs n 163/2006 ed ha avviato la procedura di designazione di una nuova società che subentri nella concessione in luogo del concessionario inadempiente (purché la stessa sia in possesso di tutte le caratteristiche tecniche e finanziarie prescritte dalla disposizione normativa e presenti il richiesto piano economico finanziario). Il soggetto individuato è il consorzio costituito da MCT Terminal Container Spa, Medlog Italia srl e Medway Italia srl.

Il RUP ha proceduto alla verifica preliminare dei requisiti del Bando di Gara ed afferenti ai fatturati terminalistici dei cinque anni precedenti nonché al possesso del requisito soggettivo consistente nell'aver effettuato servizio di movimentazione merci cioè di terminal intermodale collegato alla rete ferroviaria.

In data 14.12.2020 è stata sottoscritto digitalmente il contratto con il Concessionario Subentrante..

Fonte: Relazione del RUP del 24.12.2020

### Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto

(indicare anche le modalità di copertura dei costi di gestione)

È previsto un Piano Economico Finanziario (PEF) di gestione dell'opera per i 30 anni di concessione; i dettagli sono inseriti nell'allegato al contratto sottoscritto con SOGEMAR Spa.

È in corso di validazione il nuovo Piano economico finanziario ad opera del Concessionario subentrante.

Fonte: Nota del RUP del 24.12.2020

## PRESENZA DI CRITICITÀ ED EVENTUALI AZIONI CORRETTIVE DA INTRAPRENDERE

	<b>Criticità</b>	<b>Tempistica</b>	<b>Azione correttiva:</b>
1	Incompletezza o carenze del progetto esecutivo.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
2	Indisponibilità del sito o degli immobili oggetto dell'intervento.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
3	Contenzioso nella fase di affidamento dei lavori.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
4	Mancato o ritardato rilascio delle previste autorizzazioni.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	

<b>Criticità</b>		<b>Tempistica</b>	<b>Azione correttiva:</b>
<b>Note:</b>			
5	Cause di forza maggiore (avverse condizioni atmosferiche, calamità naturali, incidenti, scioperi, ecc..).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<b>Note:</b>			
6	Difficoltà tecniche in fase esecutiva (sorpresa geologiche, ritrovamenti archeologici, rinvenimento di ordigni bellici, ecc..).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<b>Note:</b>			
7	Redazione e/o approvazione di perizie di variante.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<b>Note:</b>			
8	Contenzioso in fase esecutiva (sequestro cantiere, controversie con le imprese, fallimenti, ecc...).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<b>Note:</b>			
9	Interferenze con sottoservizi, altre infrastrutture, attività in corso.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<b>Note:</b>			
10	Difficoltà inerenti i flussi di finanziamento.	<input checked="" type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	<p>La mancata sottoscrizione della convenzione con il MIT impedisce di fatto l'erogazione delle risorse a valere sul PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020.</p> <p>Al momento sono in corso interlocuzioni con il MIT – Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, l'ultima delle quali è avvenuta lo scorso 18.12.2020.</p>
<b>Note:</b>			
11	Inadeguatezza tecnica e/o inerzia ente attuatore	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<b>Note:</b>			
12	Espropri	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi	

<b>Criticità</b>		<b>Tempistica</b>	<b>Azione correttiva:</b>
		<input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
13	Carenza coperture finanziarie	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
14	Altro (vedi dettaglio)	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			

### ELENCO DELLA DOCUMENTAZIONE ESAMINATA

- APQ “Polo Logistico intermodale di Gioia Tauro”
- Studio di fattibilità
- Progetto preliminare
- Procedura per il Project Finance
- Relazione illustrativa del progetto preliminare ed annesso Piano Economico Finanziario asseverato
- Decreto n. 51 di approvazione della P.V.T.S. n. 1 del 06.06.2019
- Documentazione di richiesta e concessione delle proroghe per la conclusione dei lavori
- Note di interlocuzione tra l’Autorità Portuale di Gioia Tauro e MIT – Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali
- PON Infrastrutture e Reti 2014-2020: Dichiarazione di impegno – scheda gestione progetto
- Conferenza dei servizi del 03.01.2017
- Esito procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A.
- Verbale di ultimazione dei lavori
- Relazioni del RUP del 08.04.2020, del 05.11.2020 e del 24.12.2020
- Relazione del Commissario Straordinario del 13.2.2020 al MIT – Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali e al Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Questionario compilato dal RUP