



CORTE DEI CONTI

**SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

L'HUB PORTUALE DI TARANTO

Deliberazione 8 novembre 2017, n. 15/2017/G



CORTE DEI CONTI

**SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

L'HUB PORTUALE DI TARANTO

**Relatore
Cons. Mario Guarany**

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:
dott.ssa Rosa Perretta.

SOMMARIO

	Pag.
Deliberazione	5

Relazione	13
Sintesi	15
CAPITOLO I - Oggetto e finalità dell'indagine	17
CAPITOLO II - Lo stato di realizzazione degli interventi	21
1. Gli interventi e il loro stato di attuazione	21
2. Il monitoraggio	29
CAPITOLO III - Il quadro finanziario	33
1. Finanziamenti	33
2. Finanziamento disposto con d. interm. 7 febbraio 2013, n. 43	34
3. Finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 74/2003	35
4. Finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 6/2012	38
5. Finanziamento di cui alla l. n. 413/1998, rifinanziata dalle leggi n. 488/1999 e n. 388/2000	41
6. Finanziamento di cui alla l. n. 166/2002	41
7. Finanziamento Pon 2000-2006	41
8. Pagamenti dei lavori	42
9. Spesa complessiva sostenuta a carico del bilancio dello Stato	46
CAPITOLO IV - Conclusioni e raccomandazioni	55

* * *

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Delibera Cipe n. 104/2010	24
Tabella 2 - Cronoprogramma	25
Tabella 3 - Piano finanziario	33
Tabella 4 - Fonti di finanziamento pubbliche	34
Tabella 5 - Impegni sul cap. 7060	36
Tabella 6 - Pagamenti dei lavori	44
Tabella 7 - Pagamenti dei lavori raggruppati per fonti di finanziamento	45
Tabella 8 - Dati contabili cap. 7257	47
Tabella 9 - Dati contabili cap. 7259	47
Tabella 10 - Dati contabili cap. 7269	47
Tabella 11 - Dati contabili cap. 7274 p.g. 1	48
Tabella 12 - Dati contabili cap. 7274 p.g. 4	49

Tabella 13 - Dati contabili cap. 7274 p.g. 5	50
Tabella 14 - Dati contabili cap. 7274 p.g. 6	51
Tabella 15 - Dati contabili cap. 7274 p.g. 7	51
Tabella 16 - Dati contabili cap. 7060	52

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1 - Piastra portuale di Taranto	19
Grafico 2 - Fonti di finanziamento	33
Grafico 3 - Pagamenti dei lavori	43
Grafico 4 - Spesa complessiva sostenuta a carico del bilancio dello Stato	52
Grafico 5 - Spesa complessiva sostenuta e spesa da effettuare	53

* * *

INDICE DEGLI ALLEGATI

Allegato 1 - Elenco cronologico dei principali accadimenti	61
--	----

DELIBERAZIONE



Deliberazione n. 15/2017/G

REPUBBLICA ITALIANA

la Corte dei conti

Sezione centrale di controllo
sulla gestione delle amministrazioni dello Stato

Adunanza del II Collegio

del 24 ottobre 2017

* * *

Visto l'art. 100, comma 2, Cost.;

vista la l. 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, c. 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche, verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

vista la deliberazione della Sezione in data 11 dicembre 2014, n. 19/2014/G, con la quale è stato approvato il programma di controllo sulla gestione per l'esercizio 2015;

vista la relazione, presentata dal cons. Mario Guarany, che illustra gli esiti dell'indagine condotta in merito a "L'Hub portuale di Taranto";

vista l'ordinanza n. 67961545 del 13 ottobre 2017, con la quale il presidente della Sezione ha convocato il II Collegio per l'adunanza del 24 ottobre 2017, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota n. 3713 del 16 ottobre 2017, con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze ha trasmesso la relazione ai seguenti uffici:

- Presidenza del Consiglio dei ministri-Segretariato generale;
- Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (Dipe);
- Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento per le politiche di coesione;
- Presidenza del Consiglio dei ministri-Ufficio per il controllo interno, trasparenza ed integrità;
- Presidenza del Consiglio dei ministri-Ufficio bilancio e per il riscontro di regolarità amministrativo-contabile;

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Gabinetto del Ministro;
 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;
 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale-Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;
 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici;
 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici-Direzione generale per i sistemi informativi e statistici;
 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici-Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali;
 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Direttore del Servizio per l'alta sorveglianza sulle grandi opere;
 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Organismo indipendente di valutazione della performance;
 - Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
 - Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio;
 - Ministero dell'economia e delle finanze-Gabinetto del Ministro;
 - Ministero dell'economia e delle finanze-Dipartimento del tesoro-Direzione VI-Operazioni finanziarie-Contenzioso comunitario-Ufficio II;
 - Ministero dell'economia e delle finanze-Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato-Ispettorato generale del bilancio-Ufficio XVI;
 - Ministero dell'economia e delle finanze-Organismo indipendente di valutazione della performance;
 - Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero dell'economia e delle finanze;
- udito il relatore, cons. Mario Guarany;
- uditi, in rappresentanza delle amministrazioni convocate:
- per la Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (Dipe), il capo dipartimento dott. Donato Vincenzo;

- per la Presidenza del Consiglio dei ministri-Ufficio per il controllo interno, trasparenza ed integrità, il funzionario dott. Lorenzo Tomasini;
- per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale-Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, il direttore generale arch. Mauro Coletta e il dirigente dott.ssa Patrizia Scarchilli;
- per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, il dirigente dott. Danilo Giaquinto e il funzionario dott. Claudio Mastroddi;
- per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici-Direzione generale per i sistemi informativi e statistici, il direttore generale ing. Mario Nobile;
- per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici-Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali, il dirigente dott.ssa Silvana Transirico;
- per l'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il dirigente dott. Francesco Sciortino;
- per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il segretario generale dott. Fulvio Di Blasio e il funzionario dott. Gianfranco Gisonda;
- Ministero dell'economia e delle finanze-Dipartimento del tesoro-Direzione VI-Operazioni finanziarie-Contenzioso comunitario-Ufficio II, il dirigente dott. Maurizio Mauri;

DELIBERA

di approvare, con le modifiche apportate dal Collegio in camera di consiglio, la relazione concernente "L'Hub portuale di Taranto".

La presente deliberazione e l'unita relazione saranno inviate, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, nonché alle seguenti amministrazioni:

- Presidenza del Consiglio dei ministri-Segretariato generale;
- Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (Dipe);
- Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento per le politiche di coesione;

- Presidenza del Consiglio dei ministri-Ufficio per il controllo interno, trasparenza ed integrità;
- Presidenza del Consiglio dei ministri-Ufficio bilancio e per il riscontro di regolarità amministrativo-contabile;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Gabinetto del Ministro;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale-Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici-Direzione generale per i sistemi informativi e statistici;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici-Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Direttore del Servizio per l'alta sorveglianza sulle grandi opere;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Organismo indipendente di valutazione della performance;
- Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio;
- Ministero dell'economia e delle finanze-Gabinetto del Ministro;
- Ministero dell'economia e delle finanze-Dipartimento del tesoro-Direzione VI-Operazioni finanziarie-Contenzioso comunitario-Ufficio II;
- Ministero dell'economia e delle finanze-Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato-Ispettorato generale del bilancio-Ufficio XVI;
- Ministero dell'economia e delle finanze-Organismo indipendente di valutazione della performance;
- Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero dell'economia e delle finanze.

Le amministrazioni interessate:

adotteranno, entro trenta giorni dalla ricezione della presente relazione, l'eventuale provvedimento motivato previsto dall'art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244, ove ritengano di non

ottemperare ai rilievi formulati;

comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro sei mesi dalla data di ricevimento della presente relazione, le misure consequenziali adottate ai sensi dell'art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006).

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”).

La presente relazione sarà inviata, altresì, alle Sezioni riunite in sede di controllo.

Il consigliere relatore
f.to Guarany

Il presidente
f.to D'Auria

Depositata in segreteria l'8 novembre 2017

La dirigente
f.to Troccoli

RELAZIONE

Sintesi

La relazione analizza lo stato di realizzazione dell'opera infrastrutturale riguardante la piastra portuale di Taranto, il cui bando di gara risale all'anno 2004. In essa sono illustrate le diverse fonti di finanziamento dell'opera ed è rappresentato lo stato di utilizzo delle risorse disponibili.

Il costo dell'opera, come da progetto definitivo (approvato con delibera Cipe del 18 novembre 2010, n. 104, pubblicata nella G.U. 2 agosto 2011, n. 178) è pari a 219,1 milioni, con una variazione in aumento rispetto al progetto preliminare di 63 milioni (approvato con delibera Cipe del 29 settembre 2003, n. 74, pubblicata nella G.U. 16 dicembre 2003, n. 291), pari al + 40,35 per cento, coperti per l'80 per cento da risorse pubbliche, per il 3 per cento da fondi dell'Autorità portuale e per il 17 per cento da finanziamenti privati a carico del concessionario.

Il progetto definitivo è stato approvato nell'agosto 2011¹, a distanza di più di sette anni dall'approvazione del progetto preliminare (dicembre 2003)².

Dalla data di approvazione del progetto definitivo (2 agosto 2011) alla data di inizio dei lavori (30 agosto 2013) sono trascorsi due anni.

L'opera, che si compone di cinque interventi, dal punto di vista contrattuale è prevista come un unicum inscindibile. Il primo intervento realizzato (piattaforma logistica) è stato inaugurato nel dicembre 2015, ma non è stato ancora collaudato e non è agibile in quanto privo di allacciamenti ai pubblici servizi, che sono in corso di completamento a seguito della recente ultimazione del secondo intervento relativo alla strada dei moli, inaugurata il 29 settembre 2017, in ritardo rispetto alla data prevista (19 giugno 2017).

Sono emerse una serie di criticità: la difficoltà dell'amministrazione nel subentro delle competenze della soppressa Struttura tecnica di missione; la dilatazione dei tempi nella fase di approvazione delle progettazioni; la progettazione preliminare che non teneva conto delle esigenze connesse alla realizzazione della vasca di colmata destinata ad accogliere i fanghi provenienti dai lavori marittimi e alla sistemazione ambientale finale; la dilatazione dei tempi per la definizione delle procedure necessarie per la realizzazione degli interventi; la stasi nell'utilizzo delle risorse finanziarie complessivamente disponibili; la non

¹ Cfr. delibera Cipe n. 104/2010 in data 18 ottobre 2010, pubblicata nella G.U. 2 agosto 2011, n. 178.

² Cfr. delibera Cipe n. 74 in data 29 settembre 2003, pubblicata nella G.U. 16 dicembre 2003, n. 291.

corrispondenza dei dati contenuti nei sistemi di monitoraggio in uso presso la Presidenza del Consiglio dei ministri³ e il Ministero dell'economia e delle finanze⁴ con i dati comunicati dall'amministrazione.

In particolare, è stata rilevata una massa di risorse finanziarie disponibili già da anni, ma non utilizzate:

a) 16,2 milioni, relativi al finanziamento di 21,5 milioni di cui alla delibera Cipe n. 74/2003, cap. 7060. Sono in corso di erogazione 5,2 milioni, a seguito di certificato di pagamento emesso in data 18 luglio 2017;

b) 12,9 milioni, relativi al finanziamento di 33,6 milioni per l'anno 2014 di cui alle delibere Cipe nn. 104/2010 e 6/2012, cap. 7257. Sono stati erogati e utilizzati 20,4 milioni, per gli anni 2012 e 2013.

Dette criticità hanno inciso negativamente sul rispetto dei tempi prestabiliti e sulla compiuta realizzazione dell'opera e potranno, se non risolte, continuare a condizionare il buon esito dell'iniziativa.

In particolare, deve essere evitato il protrarsi di una situazione di dilatazione dei tempi nella definizione delle procedure necessarie per la realizzazione degli interventi e nell'utilizzo delle risorse disponibili, che perdura ormai da diversi anni e che mette a serio rischio la realizzazione dell'opera nel suo complesso, nel rispetto del cronoprogramma.

Dalla data di inizio dei lavori sono stati effettuati una serie di pagamenti, per un totale nel periodo considerato (agosto 2013-luglio 2017) pari a 122,6 milioni, che rappresenta il 56 per cento del finanziamento complessivo.

La spesa complessiva sostenuta a carico del bilancio dello Stato (comprensiva degli oneri fiscali e degli oneri per il finanziamento dei mutui) è pari al 62 per cento del finanziamento disponibile di 219,1 milioni.

³ Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (Mip).

⁴ Sistema di monitoraggio delle opere pubbliche della banca dati delle amministrazioni pubbliche (Bdap-Mop).

CAPITOLO I

OGGETTO E FINALITÀ DELL'INDAGINE

Il progetto piastra portuale di Taranto si colloca nel contesto di una nuova strategia di sviluppo dei porti nazionali, che prevede di dotare il porto di Taranto di una infrastruttura portuale, con il potenziamento strutturale, tecnologico e di servizi, trasformandolo in Hub portuale, quale nodo prioritario inserito nel corridoio scandinavo-mediterraneo all'interno della rete di trasporto trans-europea (Trans-European Network-Transport - Ten-T).

All'interno della rete Ten-T alcuni nodi logistici della nostra penisola sono stati definiti “nodi prioritari” come il porto di Taranto, inserito nel corridoio scandinavo-mediterraneo⁵.

Con delibera Cipe del 21 dicembre 2001, n. 121 (pubblicata nella G.U. 21 marzo 2002, n. 68), è stato approvato il programma delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi, ai sensi dell'art. 1, c. 1, l. n. 443/2001, che ha previsto, tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale, la piastra portuale di Taranto.

Con delibera Cipe del 29 settembre 2003, n. 74 (pubblicata nella G.U. 16 dicembre 2003, n. 291) è stato approvato il progetto preliminare dell'infrastruttura strategica piastra portuale di Taranto per un importo complessivo dell'investimento pari a 156,1 milioni, di cui 37,5 milioni a carico del privato concessionario.

A distanza di più di sette anni, con delibera Cipe del 18 novembre 2010, n. 104 (pubblicata nella G.U. 2 agosto 2011, n. 178) è stato approvato il progetto definitivo dell'intervento, con un costo dell'opera pari a 219,1 milioni e una variazione in aumento rispetto al progetto preliminare di 63 milioni (pari al +40,35 per cento), coperti per l'80 per cento da risorse

⁵ L'obiettivo della nuova rete Ten-T è quello di fare in modo che, progressivamente, la grande maggioranza dei cittadini e delle imprese europei non disti più di trenta minuti di viaggio dalla rete principale.

Il progetto contempla l'introduzione di nove corridoi da realizzare nella rete centrale, due corridoi nord-sud, tre corridoi est-ovest e quattro corridoi diagonali.

Ogni corridoio deve includere tre differenti modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere. L'Italia sarà attraversata da quattro corridoi:

- 1) il corridoio baltico-adriatico che collegherà Vienna a Ravenna, mettendo in rete i porti di Trieste, Venezia e Ravenna stessa;
- 2) il corridoio mediterraneo, che taglierà in orizzontale tutto il Nord Italia, partendo da Torino fino a Trieste e unendo in questo modo la Penisola iberica e la Francia ai Balcani;
- 3) il corridoio scandinavo-mediterraneo, asse Nord-Sud, che collegherà la penisola scandinava a Malta, passando per il Brennero fino a Napoli, da cui si biforcherà collegando la città partenopea a Palermo, da una parte, e alla Puglia dall'altra;
- 4) il corridoio alpino, che collegherà i porti del mare del Nord con il mediterraneo a Genova, attraverso la Svizzera e l'agglomerazione di Milano.

pubbliche, per il 3 per cento da fondi dell'Autorità portuale e per il 17 per cento da finanziamenti privati a carico del concessionario.

L'opera prevede la realizzazione della piastra portuale di Taranto con lavori relativi ai seguenti interventi:

1) la piattaforma logistica, destinata a offrire servizi per lo stoccaggio e per la movimentazione delle merci, realizzata ed inaugurata il 2 dicembre 2015, ma non ancora collaudata e non agibile in quanto priva di allacciamenti ai pubblici servizi che sono in corso di completamento a seguito della recente ultimazione dei lavori relativi alla strada dei moli;

2) l'adeguamento, l'ampliamento e la razionalizzazione della "strada dei moli", inaugurata il 29 settembre 2017, con l'obiettivo di realizzare un collegamento organico e funzionale dei siti del "porto in rada" con quelli del "porto fuori rada";

3) l'ampliamento del IV sporgente, con l'obiettivo di aumentare i punti di attracco riducendo così la media giornaliera delle navi in rada in attesa di attracco e di aumentare le superfici destinate a razionalizzare il deposito di merci sullo stesso molo (opera marittima);

4) la sistemazione della darsena ad ovest del IV sporgente ed il relativo terrapieno tra il IV sporgente e la darsena servizi, con l'obiettivo di contribuire ai miglioramenti indotti dall'ampliamento del IV sporgente e quindi di migliorare l'operatività degli accosti in base alle esigenze del porto di Taranto (opera marittima);

5) la vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio, vasca di colmata per la raccolta dei sedimenti derivanti dalla realizzazione dei fondali del IV sporgente e della darsena servizi, intervento già inserito nella programmazione lavori pubblici adottata dall'Autorità portuale nel 2002, ma non previsto nel progetto preliminare, inserito all'interno del progetto definitivo della piastra portuale, approvato con la delibera Cipe n. 104/2010 del 18 novembre 2010, pubblicata in G.U. n. 178 del 2 agosto 2011, in quanto ad essa complementare e connessa.

Grafico n. 1 - Piastra portuale di Taranto



Fonte: sito internet <http://www.tarantologistica.it>.

Il concessionario, la società Taranto Logistica s.p.a., svolge le attività di progettazione ed esecuzione dei lavori di realizzazione della piastra logistica e provvederà alla gestione della sola piattaforma.

L'obiettivo dell'indagine è stato quello di analizzare lo stato dell'opera, le motivazioni del ritardo nell'inizio dei lavori, il cui bando di gara risale all'anno 2004, le cause che hanno condotto, già da diversi anni, ad avere una discrasia tra consistenti impegni annuali e assenza totale di pagamenti.

CAPITOLO II

LO STATO DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Sommario: 1. Gli interventi e il loro stato di attuazione. - 2. Il monitoraggio.

1. Gli interventi e il loro stato di attuazione

Le competenti strutture organizzative del Ministero hanno rappresentato le difficoltà incontrate nella fase di subentro alle competenze della soppressa Struttura tecnica di missione⁶.

A seguito di una serie di richieste, sono stati comunicati gli elementi informativi relativi all'opera infrastrutturale in esame⁷, che di seguito sono riportati, sulla base delle informazioni acquisite dallo stesso Ministero dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, succeduta ex art. 22, c. 5, del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, in tutti i rapporti attivi e passivi già in capo alla soppressa Autorità portuale di Taranto.

I lavori dei cinque interventi che sono previsti nel progetto definitivo dell'opera risultano iniziati il 30 agosto 2013, a distanza di due anni dall'approvazione del progetto definitivo (2 agosto 2011).

Il primo intervento (piattaforma logistica) è stato realizzato e inaugurato il 2 dicembre 2015, ma non è stato ancora collaudato e non è agibile in quanto privo di allacciamenti ai pubblici servizi che sono in corso di completamento a seguito della recente ultimazione dei lavori relativi al secondo intervento (strada dei moli), inaugurato il 29 settembre 2017.

I lavori degli altri tre interventi (ampliamento del IV sporgente; darsena ad ovest del IV sporgente; vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio) sono in corso e la loro conclusione è prevista entro il marzo 2020.

Sul punto la competente Direzione generale, nel corso dell'adunanza del 24 ottobre 2017, ha rappresentato l'intendimento di mettere in atto, insieme all'Autorità di sistema portuale del mar Ionio, tutte le possibili iniziative per una anticipazione della suddetta tempistica.

⁶ Cfr. decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194.

⁷ Cfr. nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne n. 12424 del 2 maggio 2017; nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Gabinetto del Ministro n. 27100 del 6 luglio 2017 e una serie di successive comunicazioni per posta elettronica a seguito di ulteriori richieste di aggiornamento e chiarimento.

È in corso un'attività di interlocuzione ed analisi tra l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio e il concessionario per l'avvio della gestione della piattaforma logistica nelle more del completamento complessivo delle opere a mare (ampliamento del IV sporgente e sistemazione della darsena ad ovest del IV sporgente).

Il costo dell'opera è di 219,1 milioni, coperti da risorse finanziarie previste in parte nel progetto preliminare del 2003 (156,1 milioni) e rideterminate nel 2011 con il progetto definitivo.

L'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio svolge le funzioni di stazione appaltante e l'intero procedimento del progetto dell'infrastruttura strategica piastra portuale di Taranto, in quanto rientrante nella "legge obiettivo" (l. n. 443/2011), è stato posto in essere e seguito dalla Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fino alla pubblicazione sulla G.U. n. 178 del 2 agosto 2011 della delibera Cipe n. 104/2010, relativa all'approvazione del progetto definitivo, con il supporto, per quanto necessario, dell'Autorità portuale di Taranto.

L'opera si caratterizza per la sua complessità in quanto:

- tutto il porto è coinvolto dai cantieri, con complicazioni in termini di interferenze con le reti dei sottoservizi e rinvenimenti;
- l'intervento insiste su aree a terra e a mare contaminate la cui normativa di bonifica e messa in sicurezza era (ed è) in corso di perfezionamento;
- vi sono difficoltà nel progettare e realizzare dragaggi ambientali nell'ambito del porto;
- vi sono oggettive difficoltà di coordinamento tra attività di competenza dei vari soggetti istituzionali deputati all'istruttoria dei progetti ed alla loro approvazione (tra cui la ex Struttura tecnica di missione e ora le competenti strutture organizzative del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità portuale, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);
- sono numerosi i soggetti chiamati ad esprimere pareri che, di norma, hanno comportato l'approvazione con prescrizioni, osservazioni, raccomandazioni;
- il recepimento delle prescrizioni è stato accertato dai soggetti interessati a seguito di specifico procedimento di "ottemperanza" esperito sul progetto esecutivo;
- sono numerosi i soggetti privati e pubblici interferiti;
- sussiste il particolare interesse archeologico del sito.

Le anzidette circostanze sono state addotte dall'amministrazione a giustificazione del rilevante lasso di tempo trascorso tra la redazione dei progetti definitivi ed esecutivi e la loro approvazione, avvenute, rispettivamente, il 29 settembre 2003 per il progetto preliminare (da parte del Cipe) e il 31 luglio 2013 per il progetto esecutivo (da parte dell'Autorità portuale di Taranto).

Sino alla data di inizio dei lavori (30 agosto 2013) vi è stata una pressoché assenza di pagamenti, determinando una conseguente produzione di residui passivi.

Con delibera Cipe n. 74/03, in data 29 settembre 2003 è stato approvato il progetto preliminare dell'infrastruttura strategica piastra portuale di Taranto, previsto tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale⁸, per un importo complessivo dell'investimento pari a 156,149 milioni, di cui di 37,544 milioni a carico del privato concessionario, proposto, in *project financing*, dal promotore Grassetto Lavori s.p.a. (mandataria), Grandi Lavori Fincosit s.p.a. e Logsystem s.r.l. (mandanti).

La proposta di intervento prevedeva originariamente la realizzazione in quattro lotti funzionali, ovvero:

- 1) piattaforma logistica;
- 2) strada dei moli;
- 3) ampliamento del IV sporgente;
- 4) darsena ad ovest del IV sporgente e la gestione, per complessivi anni trenta, della piattaforma logistica.

Il progetto proposto è stato posto a base di gara pubblica in ambito comunitario (con pubblicazione del bando in G.U.C.E. 29 ottobre 2004, in G.U. e, per estratto, su quattro quotidiani) a seguito della quale, con il contratto sottoscritto il 9 marzo 2006, l'Autorità portuale ha affidato in concessione al raggruppamento temporaneo di imprese Grassetto Lavori s.p.a. (capogruppo e mandataria), Grandi Lavori Fincosit s.p.a., Logsystem s.r.l., Logsystem International s.r.l., Sina s.p.a., Magazzini Generali Lombardi s.r.l. (mandanti), la progettazione definitiva ed esecutiva, l'esecuzione dei lavori di realizzazione del nodo infrastrutturale del porto di Taranto-piastra logistica integrata al sistema transeuropeo intermodale del "corridoio adriatico" e la gestione funzionale ed economica della piattaforma logistica.

⁸ Cfr. delibera Cipe n. 121 del 21 dicembre 2001.

Con atto rep. n. 347, in data 11 luglio 2007 la società di progetto, denominata Taranto Logistica s.p.a., subentrava, nel rapporto afferente la convenzione precitata, al raggruppamento temporaneo di imprese aggiudicatario.

Il concessionario, sulla base del progetto preliminare approvato, delle indagini e studi, oltre che del puntuale rilievo delle interferenze, ha redatto il progetto definitivo dell'opera strategica, inviando lo stesso alle amministrazioni ed enti interessati, ex art. 166, c. 3, d.lgs. n. 163/2006 e s.m.i., ai fini dell'acquisizione dei pareri in sede di Conferenza di servizi istruttoria convocata presso il Mit per il giorno 20 dicembre 2007.

L'amministrazione ha, inoltre, riferito che il complesso ed articolato iter istruttorio procedimentale esperito in sede di Conferenza di servizi, fino all'approvazione del progetto definitivo a cura del Cipe, ha comportato la necessità di adeguare il progetto stesso sulla base dei pareri e delle prescrizioni indicate, tra gli altri, dal Ministero dell'ambiente per la valutazione di impatto ambientale, dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per l'espressione del parere paesaggistico, dalle società ed amministrazioni per la risoluzione delle interferenze.

Su istruttoria del Mit, il Cipe, nella seduta del 18 novembre 2010, con delibera n. 104/2010, ha approvato il progetto definitivo della piastra portuale di Taranto, ai sensi dell'art. 166 del d.lgs. n. 163/2006 e s.m.i. con prescrizioni e raccomandazioni, da recepire in sede di redazione del successivo livello di progettazione esecutiva e/o prima dell'inizio dei lavori.

La citata delibera n. 104/2010 (pubblicata in G.U. n. 178 del 2 agosto 2011) ha approvato l'intervento piastra portuale di Taranto per un importo complessivo pari a 219,1 milioni, ripartiti secondo quanto indicato nella seguente tabella.

Tabella n. 1 - Delibera Cipe n. 104/2010

PIASTRA PORTUALE DI TARANTO-DELIBERA CIPE N. 104/2010 - 219,1 milioni
189,7 milioni per le opere attinenti la piastra portuale, inclusivi di 33,6 milioni derivanti dal costo delle prescrizioni (17,5 milioni) e dall'adeguamento prezzi al 2008 (16,1 milioni)
29,4 milioni per la vasca di colmata, non prevista nel progetto preliminare, di cui 20 milioni per i lavori di realizzazione e 9,4 milioni per i lavori di sistemazione finale a verde e formazione di dune con trasporto in discarica del materiale in esubero, realizzabili solo dopo il completamento della colmata in vasca con i materiali provenienti dal dragaggio

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

L'atto aggiuntivo, stipulato il 25 agosto 2011 tra l'Autorità portuale ed il concessionario, ha tenuto conto di quanto previsto nel progetto definitivo approvato con la citata delibera Cipe n. 104/2010.

Il concessionario aveva l'obbligo, previsto dalla normativa, di appaltare almeno il 30 per cento dei lavori mediante gara ad evidenza pubblica. I lavori della "strada dei moli" sono stati così appaltati all'impresa De Sanctis di Roma.

Il concessionario, dopo la stipula dell'atto aggiuntivo, ha redatto la progettazione esecutiva e l'ha sottoposta alle necessarie verifiche di ottemperanza presso gli enti, come prescritto dalla delibera Cipe n. 104/2010. Questo iter si è concluso nel luglio 2013.

A seguito della redazione ed approvazione del progetto esecutivo si è provveduto a consegnare i lavori al concessionario con verbale sottoscritto in data 30 agosto 2013.

Il cronoprogramma dei lavori degli interventi che costituiscono l'opera nel suo complesso, secondo le indicazioni fornite dalla competente Direzione generale del ministero, prevede quanto riportato nella seguente tabella.

Tabella n. 2 - Cronoprogramma

Opere	Tempi e stato di realizzazione
1. Piattaforma logistica.	Novembre 2015. Inaugurata in data 2 dicembre 2015. Non collaudata e non agibile in quanto priva di allacciamenti ai pubblici servizi che sono in corso di completamento a seguito della recente ultimazione dell'intervento relativo alla strada dei moli
2. Strada dei moli, che ricomprende anche le opere a rete per il funzionamento e l'agibilità della piattaforma logistica	Ultimazione lavori prevista per il 19 giugno 2017. I lavori sono stati recentemente ultimati con inaugurazione avvenuta il 29 settembre 2017. Per il ritardo sarà applicata la penale giornaliera desunta dal certificato di ultimazione lavori
3. Ampliamento del IV sporgente - opera a mare	Ultimazione lavori prevista per luglio 2019 (previsione da contratto: aprile 2018)
4. Darsena ad ovest del IV sporgente - opera a mare	Ultimazione lavori prevista per luglio 2019 (previsione da contratto: aprile 2018)
5. Vasca di contenimento fanghi di dragaggio	Ultimazione lavori prevista per marzo 2020 (previsione da contratto: aprile 2018)

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Al riguardo, si osserva che il cronoprogramma delle attività presente sul sito istituzionale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio non appare aggiornato con i dati forniti a questa Corte dal Ministero, sulla base delle informazioni pervenute allo stesso Ministero dalla suddetta Autorità⁹.

L'amministrazione e successivamente l'Autorità di sistema portuale del mar Ionio hanno rappresentato che è oggetto di istruttoria presso la stessa Autorità la concessione della prorogazione dei termini contrattuali per l'ultimazione delle opere marittime (3: ampliamento del IV sporgente; 4: darsena ad ovest del IV sporgente). Ciò comporterà il mancato rispetto dei tempi indicati nel contratto per detti interventi (aprile 2018).

Per ciò che concerne la strada dei moli, i lavori sono stati recentemente ultimati, con inaugurazione avvenuta il 29 settembre 2017, in ritardo rispetto al termine per l'ultimazione degli stessi (19 giugno 2017). La Direzione generale ha fatto presente che, sulla base della relazione finale del direttore lavori, sarà avviata l'istruttoria per la comminazione della penale prevista dal contratto per la ritardata ultimazione. Sul punto la Corte invita l'amministrazione ad attivare la relativa procedura.

Si riporta nell'allegato 1 l'elenco cronologico dei principali accadimenti succedutisi a decorrere dalla data di approvazione della delibera Cipe n. 74 del 29 settembre 2003 di approvazione del progetto preliminare, come rappresentati dalla Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

⁹ <http://future.port.taranto.it/opere/piastra-portuale-di-taranto.html>

Cronoprogramma delle attività																																				
Fasi/tempo	2013						2014						2015						2016						2017						2018					
Bimestri	gen/feb	mar/apr	mag/giu	lug/ago	set/ott	nov/dic	gen/feb	mar/apr	mag/giu	lug/ago	set/ott	nov/dic	gen/feb	mar/apr	mag/giu	lug/ago	set/ott	nov/dic	gen/feb	mar/apr	mag/giu	lug/ago	set/ott	nov/dic	gen/feb	mar/apr	mag/giu	lug/ago	set/ott	nov/dic						
Esecuzione complessiva																																				
Lavori Piattaforma																																				
Lavori Vasca di contenimento																																				
Lavori Ampliamento IV sporgente - Dragaggi																																				
Lavori Darsena ad Ovest del IV sporgente - Dragaggi																																				
Lavori Strada dei Moli																																				
Collaudo/funzionalità																																				

Di seguito si riportano gli elementi forniti dall'Autorità portuale di Taranto¹⁰ in ordine allo stato di realizzazione degli interventi.

L'Autorità ha riferito che le disposizioni introdotte dall'art. 1, c. 57, della l. 30 dicembre 2004, n. 311 (legge finanziaria 2005)¹¹ hanno comportato l'impossibilità di procedere all'aggiudicazione definitiva ed al conseguente impegno di spesa sino al 30 dicembre 2005.

Soltanto in detta data, infatti, con delibera del Commissario n. 457/2005, alla conclusione di un difficile iter amministrativo, grazie alla rimozione parziale del vincolo agli investimenti introdotto dall'art. 14, c. 2, del d.l. n. 115/2005 (convertito, con modificazioni, dalla l. 17 agosto 2005, n. 168) unitamente ad una speciale deroga concessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di utilizzare le disponibilità di cui all'art. 36 della l. n. 166/2002 in luogo dei fondi propri, pari a 4,492 milioni non svincolati ma di fatto a disposizione dell'Autorità portuale, è stato possibile procedere all'impegno di spesa ed al relativo accertamento dei finanziamenti rivenienti dai contratti di mutuo stipulati in data 27 dicembre 2005 con la Cassa depositi e prestiti, a valere su limiti di impegno quindicennali del Ministero dei trasporti.

L'assunzione dell'impegno di spesa relativo alla piastra portuale di Taranto avvenuto entro il termine dell'esercizio 2005 ed il contestuale accertamento dei finanziamenti (che hanno generato, rispettivamente, residui passivi e residui attivi) non hanno risolto le problematiche connesse alla sua effettiva realizzazione, continuando a permanere, per gli esercizi finanziari 2006 e 2007, le limitazioni in termini di “cassa” ovvero la limitazione dei pagamenti anch'essi soggetti alle disposizioni di cui all'art. 1, c. 57, della legge finanziaria 2005.

Con la successiva delibera n. 104/2010 in data 18 ottobre 2010 (pubblicata in G.U. n. 178 del 2 agosto 2011), il Cipe, a seguito di specifica istruttoria tecnico-procedurale, attuativa e finanziaria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha approvato il progetto definitivo, rideterminandone l'ammontare complessivo in 219,1 milioni, prevedendo l'intervento “vasca di contenimento fanghi di dragaggio”, opera connessa e complementare

¹⁰ Cfr. nota n. 14917 del 17 ottobre 2016.

¹¹ “Per il triennio 2005-2007, gli enti indicati nell'elenco 1 allegato alla presente legge (...) possono incrementare per l'anno 2005 le proprie spese, al netto delle spese di personale, in misura non superiore all'ammontare delle spese dell'anno 2003 incrementato del 4,5 per cento. Per gli anni 2006 e 2007 si applica la percentuale di incremento del 2 per cento alle corrispondenti spese determinate per l'anno precedente con i criteri stabiliti dal presente comma”.

alla piastra portuale del Porto di Taranto in quanto destinata ad ospitare i fanghi di dragaggio provenienti dalle opere a mare di cui si compone la piastra.

L'Autorità portuale, con delibere nn. 418 e 419 in data 29 dicembre 2011 ha proceduto all'impegno delle maggiori somme previste per l'intervento di che trattasi ed all'accertamento del finanziamento per 33,6 milioni, disposto con la predetta delibera (che hanno generato, rispettivamente, residui passivi e residui attivi).

Da quanto sopra esposto, emerge una dilatazione dei tempi nella fase di approvazione delle progettazioni.

Il progetto definitivo è stato approvato in agosto 2011¹², a distanza di più di sette anni dall'approvazione del progetto preliminare (dicembre 2003)¹³.

Dalla data di approvazione del progetto definitivo (2 agosto 2011) alla data di inizio dei lavori (30 agosto 2013) sono passati due anni.

Quanto sopra evidenziato ha comportato una stasi nell'erogazione e nell'utilizzo delle risorse finanziarie complessivamente disponibili.

Nel periodo considerato è stata effettuata, da parte dei competenti soggetti istituzionali, l'attività descritta schematicamente nell'allegato 1, all'esito della quale vi è stata una rideterminazione in aumento del costo dell'opera passato da 156,1 milioni a 219,1 milioni (+63 milioni, pari al +40,35 per cento).

Al riguardo, si rileva che la variazione in aumento è così composta:

a) +33,6 milioni derivanti dal costo delle prescrizioni (17,5 milioni) e dall'adeguamento prezzi al 2008 (16,1 milioni);

b) +29,4 milioni per la vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio inserita all'interno del progetto definitivo della piastra portuale, approvato con la delibera Cipe n. 104/2010 del 18 novembre 2010, ma non nella progettazione preliminare approvata nel 2003, pur essendo tale intervento già inserito nella programmazione lavori pubblici adottata dall'Autorità portuale nel 2002.

L'Autorità, in ordine ad alcune delle criticità segnalate, nel corso dell'adunanza del 24 ottobre 2017 ha rappresentato l'intendimento di attivare le necessarie iniziative al fine di migliorare i tempi di realizzazione degli interventi e assicurare l'aggiornamento dei dati sui sistemi di monitoraggio.

¹² Cfr. delibera Cipe n. 104/2010 in data 18 ottobre 2010, pubblicata nella G.U. 2 agosto 2011, n. 178.

¹³ Cfr. delibera Cipe n. 74 in data 29 settembre 2003, pubblicata nella G.U. 16 dicembre 2003, n. 291.

2. Il monitoraggio

Per quanto riguarda le attività di monitoraggio, si fa presente quanto segue sulla scorta degli elementi forniti dall'amministrazione¹⁴.

Il monitoraggio della piastra portuale di Taranto, opera inserita nell'ambito del programma di cui alla l. n. 443/2001, c.d. "legge obiettivo" era di competenza della Struttura tecnica di missione, istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 356 del 10 febbraio 2003.

L'attività di cui sopra era svolta dalla predetta struttura essenzialmente attraverso il sistema di monitoraggio informatico, con cadenza trimestrale, delle opere strategiche denominato "Pis", avvalendosi, altresì, di un consulente esterno incaricato di seguire materialmente l'avanzare delle opere, effettuando eventuali sopralluoghi sul cantiere e convocazioni di riunioni tecniche presso il Mit¹⁵.

A seguito della soppressione della Struttura tecnica di missione, disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 194 del 9 giugno 2015, parte delle competenze fino ad allora svolte dalla stessa sono state ricondotte alle direzioni generali competenti per materia.

Inoltre, è stata affidata alle direzioni generali anche la prosecuzione nell'attività di monitoraggio delle opere strategiche di competenza della soppressa Struttura tecnica di missione attraverso il sistema "Pis", già utilizzato.

¹⁴ Cfr. nota della Direzione generale per i sistemi informativi e statistici n. 419 del 26 gennaio 2017 e nota della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali n. 15025 del 24 maggio 2017, allegata alla nota del Gabinetto del Ministro n. 27100 del 6 luglio 2017.

¹⁵ Per il monitoraggio del programma delle infrastrutture strategiche, dal 2011 è disponibile una procedura *web* che consente di raccogliere, attraverso apposite attività di inserimento, i dati riguardanti le varie fasi dell'intero processo di realizzazione degli interventi. La procedura consente di gestire le informazioni riguardanti: la struttura di progetto; il contratto/appalto e gli atti modificativi; il progetto preliminare; il progetto definitivo; lo stato di realizzazione; la richiesta di finanziamento. I progetti inseriti nel sistema e configurati nelle fasi di progettazione e realizzazione sono oggetto di attività di monitoraggio periodico organizzate con cadenza trimestrale. Le scadenze individuate in fase di avvio del sistema sono le seguenti: gennaio-marzo: I trimestre in cui terminare il processo di monitoraggio per i dati aggiornati al 31 dicembre dell'anno precedente; aprile-giugno: II trimestre in cui terminare il processo di monitoraggio per i dati aggiornati al 31 marzo; luglio-settembre: III trimestre in cui terminare il processo di monitoraggio per i dati aggiornati al 30 giugno; ottobre-dicembre: IV trimestre in cui terminare il processo di monitoraggio per i dati aggiornati al 30 settembre.

Ciò posto, la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, a seguito della comunicazione della Direzione generale per i sistemi informativi e statistici, avvenuta in data 11 gennaio 2017, delle credenziali di accesso al predetto sistema “Pis”, si è attivata per dare continuità all'attività in questione comunicando l'avvio del nuovo periodo di monitoraggio, riguardante l'inserimento dei dati relativi alle opere aggiornati, a cura dei Rup, alla data del 31 dicembre 2016.

Detta attività si è conclusa il mese di aprile 2017, con la validazione, da parte della stessa Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, dei dati immessi.

La direzione generale competente, successivamente, ha fatto presente di aver provveduto a validare i dati inseriti dal Rup per il primo trimestre 2017.

Per il secondo trimestre 2017 il periodo di monitoraggio è stato aperto il 7 luglio 2017.

L'attività in questione è stata effettuata tenendo conto di quanto indicato nel “Manuale dell'istruttore”, ricevuto dalla Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione.

L'inserimento dei dati di monitoraggio è a carico del Rup il quale provvede a compilare le schede disponibili attraverso il sistema e a porre l'intervento nello stato “in validazione”.

Durante tale fase i dati vengono trasmessi all'istruttore ai fini degli opportuni controlli formali e della successiva validazione. Qualora vengano riscontrati incongruenze o errori, l'istruttore provvede a restituire al Rup la competenza della scheda, tramite il sistema informativo, riportando l'iter “in monitoraggio” per le necessarie correzioni.

Per quanto concerne le attività di monitoraggio si osserva che, come di seguito rilevato, non sono ancora definite le procedure per l'attivazione del servizio di monitoraggio propedeutico all'erogazione del finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 6/2012 pari a 33,6 milioni, con la conseguente mancata erogazione dell'ultima quota, relativa all'annualità 2014, pari a 12,930 milioni.

Si segnala, infine, che nel corso di un incontro svoltosi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (Dipe) il 10 ottobre 2017, è stato accertato che i dati relativi all'opera in esame contenuti nel sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici¹⁶ (Mip) non sono

¹⁶ Il Mip, istituito dalla l. n. 144/1999 e operante presso la Pcm-Dipe, è un sistema di monitoraggio della spesa pubblica che, a regime, fornirà al Cipe, alle amministrazioni e ai soggetti interessati, informazioni tempestive e affidabili sull'evoluzione dei singoli progetti d'investimento pubblico e sulla tracciabilità della spesa.

aggiornati in quanto riportano come data di ultimazione lavori effettiva il 31 dicembre 2018¹⁷.

Analoga discrasia è stata accertata nel sistema di monitoraggio delle opere pubbliche della banca dati delle amministrazioni pubbliche (Bdap-Mop)¹⁸, in cui la data di fine lavori è prevista per il 30 aprile 2017¹⁹.

L'Autorità di sistema portuale del mar Ionio ha fatto presente quanto segue in ordine alle attività di monitoraggio²⁰.

L'intervento è soggetto al monitoraggio periodico presso le seguenti banche dati, con inserimento dei dati da parte del Rup:

- Sistema informativo monitoraggio gare (Simog) presso l'Anac;
- Legge obiettivo Avcp presso l'Anac;
- Mop presso Bdap del Mef;
- Mip-Cup presso la Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipe;
- Pis presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il cronoprogramma dell'intervento, da contratto, prevede l'ultimazione delle opere ad aprile 2018. Ad oggi, le opere a terra (piattaforma logistica e strada dei moli) sono state ultimate, mentre le opere a mare sono ancora in corso di esecuzione (ampliamento del IV sporgente, darsena ad ovest e vasca di contenimento fanghi).

Il termine di ultimazione dell'intervento (aprile 2018) è oggetto di istruttoria ai fini della concessione di una prorogazione di tale termine al luglio 2019, a seguito di richiesta del concessionario. A tale termine sono da aggiungere otto mesi per la sistemazione finale a dune dell'area di vasca di colmata, come prescritto dal Mibact.

Le informazioni contenute nelle piattaforme informatiche di monitoraggio e nel sito istituzionale riportano i dati contrattuali, mentre i dati comunicati alla Corte dei conti riportano quelli effettivi del monitoraggio.

¹⁷ Cfr. comunicazione per posta elettronica in data 10 ottobre 2017 acquisita al protocollo n. 3670 del 10 ottobre 2017.

¹⁸ Il sistema di monitoraggio opere pubbliche della banca dati delle amministrazioni pubbliche (Bdap-Mop), operante presso il Mef-Rgs, è finalizzato a raccogliere tutte le informazioni necessarie per una corretta rendicontazione della spesa per opere pubbliche in Italia. La Bdap-Mop è un punto di raccordo delle informazioni già disponibili su altri sistemi al fine di: evitare doppi inserimenti di dati; avere un *set* informativo completo sulle opere pubbliche.

¹⁹ Cfr. comunicazione per posta elettronica in data 10 ottobre 2017 acquisita al protocollo n. 3670 del 10 ottobre 2017.

²⁰ Cfr. nota n. 15294 del 20 ottobre 2017.

Questa Corte osserva che la circostanza che i dati presenti sulle piattaforme informatiche di monitoraggio e sul sito istituzionale contengano le mere previsioni contrattuali e non i dati relativi all'avanzamento effettivo dei lavori, evidenzia una carenza delle attività di controllo e monitoraggio e di informazione, posto che dalla lettura delle previsioni contrattuali si ricavano dati non attuali.

Si segnala l'esigenza che il Rup provveda al costante aggiornamento dei dati sulle piattaforme informatiche e che anche i dati sul sito istituzionale dell'Autorità siano aggiornati.

In ordine al monitoraggio delle opere pubbliche, si fa presente che la Sezione curerà l'approfondimento delle relative problematiche nell'ambito di una relazione in corso di elaborazione.

CAPITOLO III

IL QUADRO FINANZIARIO

Sommario: 1. Finanziamenti. - 2. Finanziamento disposto con d. interm. 7 febbraio 2013, n. 43. - 3. Finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 74/2003. - 4. Finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 6/2012. - 5. Finanziamento di cui alla l. n. 413/1998, rifinanziata dalle leggi n. 488/1999 e n. 388/2000. - 6. Finanziamento di cui alla l. n. 166/2002. - 7. Finanziamento Pon 2000-2006. - 8. Pagamenti dei lavori. - 9. Spesa complessiva sostenuta a carico del bilancio dello Stato.

1. Finanziamenti

Il piano finanziario definitivo dell'opera ammonta a complessivi 219,144 milioni.

L'intervento risulta completamente finanziato attraverso le seguenti fonti:

Tabella n. 3 - Piano finanziario

importi in euro

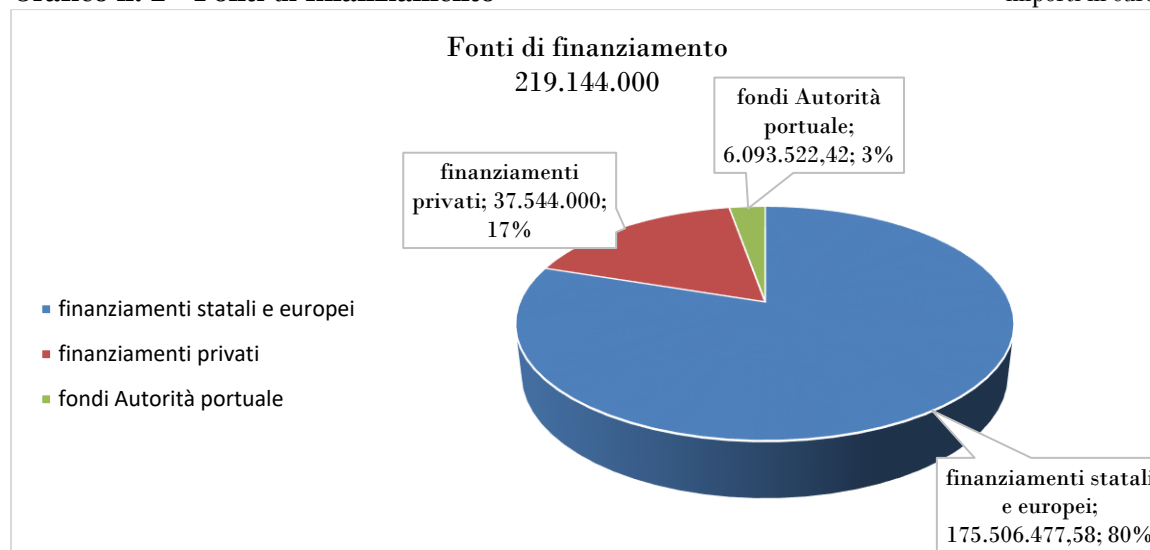
Finanziamenti statali e europei	175.506.477,58
Finanziamenti privati a carico del concessionario	37.544.000,00
Totale	213.050.477,58
Fondi propri dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio	6.093.522,42
Totale	219.144.000,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Il grafico seguente evidenzia l'entità delle varie fonti di finanziamento.

Grafico n. 2 - Fonti di finanziamento

importi in euro



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

La tabella seguente illustra le fonti di finanziamento pubbliche dell'intervento, lo stato di erogazione/utilizzo delle risorse finanziarie e le criticità esistenti.

Tabella n. 4 - Fonti di finanziamento pubbliche

importi in euro

	Soggetto	Importo	Erogazione/utilizzo risorse finanziarie	Criticità
1	Mit-Mef d. interm. 7.2.2013, n. 43	30.075.893,47	Somme erogate e interamente utilizzate	
2	Mit - delibera Cipe n. 74/2003 art. 13, l. n. 166/2002, d. interm. 3.3.2017, n. 61	21.523.000	In corso di erogazione a seguito del 18° certificato di pagamento emesso il 18.7.2017, per l'importo di 5.232.280,99, pari al 24 per cento	Dilatazione dei tempi per adozione d. interm. 3.3.2017, n. 61 e conseguente mancanza di erogazioni. Da erogare 16.290.719,01
3	Mit - delibere Cipe n. 104/2010 e n. 6/2012	33.600.000	Somme erogate 20.483.804 per anni 2012-2013	Da erogare ultima quota 12.930.000 per anno 2014
4	Mit - art. 9, l. n. 13/1998 rifinanziata dalla l. n. 488/1999 e dalla l. n. 388/2002	58.954.251,48	Somme già disponibili, vincolate ed in corso di utilizzo	
5	Mit- art. 36, l. n. 166/2002, d.m. 15.3.2013, n. 6	27.353.332,63	Mutuo stipulato con la Cdp in corso di utilizzo	
6	Pon 2000-2006	4.000.000,00	Somme erogate e interamente utilizzate	
Totale		175.506.477,58		

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

In merito a dette risorse, la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali gestisce quelle relative ai punti nn. 1, 3, 4 e 5, mentre la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali gestisce le risorse di cui ai punti 2 e 6.

Si riportano gli elementi forniti dall'Amministrazione con riguardo ai punti sopra individuati.

2. Finanziamento disposto con d. interm. 7 febbraio 2013, n. 43

Il finanziamento, pari a 30.075.893,47 euro, appostato sul cap. 7259, è stato completamente erogato e utilizzato.

3. Finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 74/2003

Il finanziamento, pari a 21.523.000 euro, appostato sul cap. 7060, è stato assegnato all'Autorità portuale di Taranto, per la realizzazione della piastra portuale di Taranto, dalla delibera Cipe n. 74/2003 del 29 settembre 2003, pubblicata nella G.U. n. 291 del 16 dicembre 2003.

La Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali ha riferito²¹ di gestire il contributo di legge obiettivo di cui alla delibera Cipe n. 74/2003 (ossia il contributo, in termini di volume di investimenti, di 21,523 milioni).

Con riferimento al predetto finanziamento, l'Autorità portuale di Taranto ha inizialmente stipulato con la Cassa depositi e prestiti i contratti di mutuo n. 11/05 del 27 dicembre 2005, rep. n. 285 e n. 12/05 del 27 dicembre 2005, rep. n. 286 (il cui periodo di utilizzo è stato prorogato per due volte, da ultimo fino a tutto il 2014, rispettivamente con atti aggiuntivi rep. nn. 471 e 472 del 17 febbraio 2012 e nn. 526 e 527 del 10 settembre 2013).

La Direzione generale ha specificato che la competenza di settore è limitata all'aspetto amministrativo-contabile del cap. 7060 sul quale grava il citato contributo di legge obiettivo, erogabile previo nulla-osta della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, ai sensi del d.m. n. 194/2015 e successive modificazioni che ha soppresso la Struttura tecnica di missione e ne ha ricondotto le funzioni agli uffici dell'Amministrazione.

Per quanto concerne l'aspetto contabile, la Direzione generale ha fatto presente che, a valle della delibera Cipe n. 74/2003, l'Amministrazione, con decreto a firma del Capo di gabinetto n. 22516/STM del 29 dicembre 2005, ha assunto sul cap. 7060 l'impegno contabile a favore dell'Autorità portuale di Taranto, per la "*Piastra portuale del porto di Taranto*", in conto competenza per l'esercizio 2005 e per gli esercizi futuri fino all'anno 2019 (quindici anni).

Al riguardo, si rileva l'anomalia di un decreto di impegno, tipico atto di gestione, a firma del Capo di gabinetto.

Nella seguente tabella è indicata la ripartizione per gli anni dal 2005 al 2019 della somma di 1.956.000 euro impegnata sul suddetto capitolo.

²¹ Cfr. nota n. 9142 del 10 ottobre 2016 e nota n. 9320 del 13 ottobre 2016.

Tabella n. 5 - Impegni sul cap. 7060

importi in euro

ANNO	IMPEGNO GRAVANTE SUL CAP. 7060 p.g. 4	IMPEGNO GRAVANTE SUL CAP. 7060 p.g. 5	TOTALE IMPEGNI
2005	336.000	1.620.000	1.956.000
2006	336.000	1.620.000	1.956.000
2007	336.000	1.620.000	1.956.000
2008	336.000	1.620.000	1.956.000
2009	336.000	1.620.000	1.956.000
2010	336.000	1.620.000	1.956.000
2011	336.000	1.620.000	1.956.000
2012	336.000	1.620.000	1.956.000
2013	336.000	1.620.000	1.956.000
2014	336.000	1.620.000	1.956.000
2015	336.000	1.620.000	1.956.000
2016	336.000	1.620.000	1.956.000
2017	336.000	1.620.000	1.956.000
2018	336.000	1.620.000	1.956.000
2019	336.000	1.620.000	1.956.000
IMPORTO COMPLESSIVO			29.340.000

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Come chiarito dalla Direzione generale, sul detto impegno contabile l'Autorità portuale di Taranto non ha mai formulato richieste di erogazione a valere sui contratti di mutuo stipulati con la Cassa depositi e prestiti n. 11/05 del 27 dicembre 2005, rep. n. 285, e n. 12/05 del 27 dicembre 2005, rep. n. 286, il cui termine di utilizzo – prorogato fino a tutto il 2014 – è scaduto.

L'Autorità portuale di Taranto²² ha chiesto il benestare alla proroga, fino al 30 settembre 2017, del periodo di utilizzo dei suddetti contratti di finanziamento.

Il Mef²³ ha espresso avviso contrario alla richiesta di proroga in discorso.

²² Cfr. nota n. 2141 del 12 febbraio 2014.

²³ Cfr. note n. 60197 del 28 luglio 2015 e n. 62092 del 31 luglio 2015, rispettivamente del Dipartimento del tesoro e della Ragioneria generale dello Stato.

In particolare, il Mef ha fatto presente che le risorse in questione possono essere utilizzate mediante l'erogazione diretta e non più con il ricorso a mutui, al fine di evitare oneri per interessi passivi a carico dell'erario, tanto più in considerazione del fatto che, comprendendo l'annualità 2015, risultano maturate risorse per 21.516.000 euro, a fronte di un volume di investimento attivabile, individuato con la delibera Cipe n. 74/2003, in 21.523.000 euro.

Detta procedura, a norma dell'art. 1, c. 512, della l. n. 296/2006, secondo quanto disposto dalla circolare del Mef n. 15/2007, prevede l'utilizzo delle risorse mediante erogazione diretta, autorizzato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa verifica dell'assenza di effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto rispetto a quelli previsti dalla legislazione vigente²⁴.

Il decreto 3 marzo 2017, n. 61, emanato sulla base della suddetta procedura, per quanto riguarda l'utilizzo dei contributi caduti in perenzione, prevede che gli stessi potranno essere erogati previa reiscrizione in bilancio.

La Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali ha fatto presente²⁵ di aver comunicato all'Autorità portuale di Taranto l'avvenuta registrazione del d. interm. n. 61/2017, di autorizzazione all'utilizzo del contributo pluriennale.

In data 18 luglio 2017 è stato emesso il 18° certificato di pagamento, il primo relativo a tale fonte di finanziamento, per una somma pari a 5.232.280,99 euro.

²⁴ L'Autorità portuale di Taranto, con nota n. 13058/CS del 18 settembre 2015, ha inviato alla competente Direzione generale del Mit le due schede di richiesta di autorizzazione all'utilizzo dei contributi pluriennali in questione e la Direzione generale, con la nota n. 7514/RU del 9 ottobre 2015, le ha trasmesse al Mef, ai fini delle valutazioni e delle determinazioni di competenza, propedeutiche alla emanazione del decreto interministeriale di autorizzazione all'utilizzo in forma diretta dei contributi pluriennali.

Il Ministero dell'economia e delle finanze-Gabinetto del Ministro, con nota n. 20652 del 29 ottobre 2015, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Gabinetto del Ministro le valutazioni del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e del Dipartimento del tesoro ai fini dell'elaborazione del decreto interministeriale.

Dopo una serie di reiterate richieste di informazioni sul punto da parte di questa Corte²⁴, il Mit ha comunicato²⁴ che il decreto interministeriale firmato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è stato trasmesso per il concerto del Ministro dell'economia e delle finanze con nota n. 2792 del 25 gennaio 2017 e successivamente ha inviato²⁴ copia del decreto emanato: decreto 3 marzo 2017, n. 61.

Il Mit ha, altresì, comunicato²⁴ che il suddetto decreto 3 marzo 2017, n. 61, che era stato oggetto di alcune osservazioni da parte del competente ufficio di controllo della Corte dei conti²⁴, è stato registrato il 15 maggio 2017 (reg. n. 1/1867).

²⁵ Cfr. nota n. 6976 del 10 luglio 2017.

Al riguardo, si rileva la dilatazione dei tempi per la definizione della procedura in esame e per l’emanazione del decreto n. 61/2017, con la conseguente mancanza di erogazioni, fino alla recente emissione (18 luglio 2017) del 18° certificato di pagamento, su risorse disponibili dal 2003 e impegnate per gli anni dal 2005 al 2019.

Quanto sopra comporterà la necessità di attivare la complessa e lunga procedura di reiscrizione in bilancio dei contributi caduti in perenzione, con una ulteriore dilatazione dei tempi.

Per quanto riguarda l’utilizzo delle risorse del cap. 7060, la Direzione generale per lo sviluppo del territorio competente ha fatto presente²⁶ di aver ricevuto in data 29 agosto 2017 la prima richiesta di erogazione dall’Autorità di sistema portuale del Mar Ionio e che in data 1° settembre 2017 è pervenuto il nulla-osta della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali per l’importo di 5.232.280,99 euro, al quale non è stato ancora dato corso. Da ultimo, la stessa Direzione generale, nel confermare quanto sopra, ha rappresentato che sono in corso di emanazione i pertinenti adempimenti di competenza²⁷.

Al riguardo, nel corso dell’adunanza del 24 ottobre 2017, questa Corte ha sollecitato l’amministrazione all’adozione dei relativi provvedimenti.

Sempre nell’adunanza del 24 ottobre 2017, l’Autorità portuale ha fatto presente che sta procedendo alla emissione del 19° certificato di pagamento relativo alla fonte di finanziamento in esame, per l’importo di 5.248.268,10 euro.

4. Finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 6/2012

Con la delibera Cipe n. 6/2012 è stato assegnato all’Autorità portuale il contributo pluriennale pari a 33.600.000 euro, appostato sul cap. 7257, disposto con la delibera Cipe n. 104/2010, di cui: 9.813.804 euro per l’anno 2012, 10.670.000 euro per l’anno 2013 e 12.930.000 euro per l’anno 2014.

Sono state erogate le annualità di contributo relative agli anni 2012 e 2013, pari complessivamente a 20.483.804 euro, a fronte di spese debitamente rendicontate per un pari importo.

²⁶ Cfr. comunicazioni per posta elettronica in data 22 settembre 2017, acquisita al prot. n. 3457 del 22 settembre 2017 e in data 3 ottobre 2017, acquisita al prot. n. 3588 del 3 ottobre 2017.

²⁷ Cfr. nota n. 10621 del 20 ottobre 2017.

L'ultima quota, relativa all'annualità 2014, pari a 12.930.000 euro, è stata attribuita alla Presidenza del Consiglio dei ministri-Dipartimento per le politiche di coesione, che, come comunicato dallo stesso Ministero all'Autorità portuale di Taranto con nota n. 9443 del 1° aprile 2016, dovrà curare la gestione ed il successivo trasferimento all'Autorità portuale.

L'Autorità portuale di Taranto ha fatto presente di aver inviato, in data 30 agosto 2016, al Dipartimento per le politiche di coesione, una richiesta di erogazione di quota parte del 14° certificato di pagamento pari a 4.915.806,33 euro (all'attualità anticipati con fondi propri).

L'Autorità è in contatto con il Mef al fine di definire le procedure per l'attivazione del servizio di monitoraggio propedeutico all'erogazione del finanziamento.

Il suddetto Dipartimento, a seguito dell'adunanza svoltasi il 24 ottobre 2017, ha fatto pervenire alcuni elementi in ordine allo stato di realizzazione dell'opera per la parte di propria competenza²⁸.

Il Dipartimento per le politiche di coesione ha confermato la propria competenza per la gestione delle risorse, pari a 33,6 milioni, a valere sul Fondo di sviluppo e coesione 2007-2013, assegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con delibera Cipe n. 104/2010, come confermate dalla delibera Cipe n. 6/2012.

Di tali risorse, è già stata erogata la somma di 20,48 milioni, pari al 61 per cento dell'intera assegnazione (33,6 milioni).

A valere sulla restante quota, pari a 12.930.000 euro, è pervenuta al Dipartimento, in data 30 agosto 2016, la richiesta di erogazione da parte dell'Autorità portuale di Taranto per un importo pari a 4.915.806 euro.

L'istruttoria che precede l'erogazione di tali risorse ha dovuto tener conto delle disposizioni legislative intervenute e, in particolare, della l. 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, c. 703, lett. 1) e m).

Tali disposizioni pongono in capo alle amministrazioni titolari degli interventi l'onere dell'inserimento dei relativi dati nella banca dati unitaria (Bdu) gestita dal Mef-Rgs-Ispettorato generale per i rapporti finanziari con l'Unione europea (Igrue), allo scopo di verificare lo stato di avanzamento della spesa e monitorare il grado di attuazione degli interventi finanziati con le risorse del Fondo di sviluppo e coesione.

²⁸ Cfr. nota n. 3989 del 30 ottobre 2017.

Conseguentemente, nel rispetto di tale disposizione, in data 19 ottobre 2017 il Dipartimento ha invitato l'Autorità portuale di Taranto a inviare una nuova richiesta tramite il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (amministrazione titolare dell'intervento), tenendo inoltre conto delle modalità di erogazione previste dall'art. 1, c. 703, lett. l) e m) della citata l. n. 190/2014.

A una successiva richiesta pervenuta in data 14 ottobre 2016 da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non conforme alle procedure indicate, in data 14 dicembre 2016 lo stesso Dipartimento ha risposto invitando l'amministrazione a seguire le procedure stabilite dalla normativa vigente.

Alla data del 30 ottobre 2017, il Dipartimento segnala che nessun riscontro è pervenuto da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come confermato dai rappresentanti di detta amministrazione intervenuti nell'adunanza del 24 ottobre 2017, i quali hanno comunque assicurato che procederanno al caricamento dei dati richiesti nella Bdu.

L'avanzamento dell'opera è di circa il 56 per cento, percentuale dunque inferiore a quanto già erogato dal Dipartimento come quota parte delle risorse del Fondo di sviluppo e coesione (pari al 61 per cento).

Il Dipartimento ha fatto presente che l'individuazione di un intervento da porre a carico delle risorse del Fondo di sviluppo e coesione renderebbe più efficienti le future erogazioni delle risorse coerentemente con l'avanzamento dei lavori e agevolerebbe le procedure di caricamento dei dati nella Bdu.

Il Dipartimento si è dichiarato disponibile ad affiancare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel selezionare l'intervento da finanziare a valere sul Fondo di sviluppo e coesione. A tal fine, verranno organizzati incontri tecnici tra lo stesso Dipartimento e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La Corte, nel segnalare, anche in questo caso, la dilatazione dei tempi per la definizione della procedura in esame, con la conseguente mancanza di erogazioni su risorse disponibili, raccomanda l'adozione in tempi contenuti di tutte le necessarie iniziative per la soluzione delle criticità segnalate.

5. Finanziamento di cui alla l. n. 413/1998, rifinanziata dalle leggi n. 488/1999 e n. 388/2000

Il finanziamento, pari a 58.954.251,48 euro, appostato sul cap. 7274 pp.gg. 1, 4 e 5, è stato acquisito dall'Autorità portuale e attualmente è in corso di erogazione il rimborso all'istituto finanziatore delle rate di ammortamento dei mutui nn. 162, 163 e 164 di rep., stipulati dalla stessa Autorità portuale in data 5 dicembre 2002, nel rispetto dei rispettivi atti di ricognizione.

6. Finanziamento di cui alla l. n. 166/2002

Il finanziamento è pari a 27.364.220,82 euro ed è appostato sul cap. 7274 pp.gg. 6 e 7. I relativi contratti di mutuo nn. 287 e 288 di rep. stipulati dall'Autorità portuale in data 27 dicembre 2005, sono tutt'ora in corso di validità. A fronte delle somme di volta in volta prelevate dall'Autorità portuale a valere sui mutui in questione, sono stati rimborsati all'istituto finanziatore 12.325.369,09 euro.

7. Finanziamento Pon 2000-2006

In merito alla fonte di finanziamento Pon Trasporti 2000-2006, pari a 4 milioni, appostato sul cap. 7269, la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali ha riferito quanto segue²⁹.

Nel corso della programmazione europea Pon Trasporti 2000-2006, l'Autorità di gestione del programma aveva previsto un contributo di 5 milioni (successivamente ridotti a 4 milioni) per la realizzazione dell'intervento “magazzino merci a temperatura ambiente” dell'Autorità portuale di Taranto.

L'intervento “magazzino merci a temperatura ambiente”, del costo totale di 5.446.757,62 euro, era parte del progetto generale “Lavori di realizzazione del nodo infrastrutturale del porto di Taranto - piastra logistica integrata al sistema transeuropeo intermodale del corridoio adriatico e della gestione della piastra logistica”.

L'intervento è stato finanziato in quanto risultato coerente con l'obiettivo strategico del Pon Trasporti di perseguire il potenziamento dei porti commerciali nelle regioni del Sud Italia (regioni in Obiettivo 1).

²⁹ Cfr. nota n. 11343 del 5 dicembre 2016.

Con apposita convenzione n. 9812 del 21 maggio 2007 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Autorità portuale di Taranto, sono stati regolati i reciproci rapporti di carattere economico, finanziario e gestionale.

L'Autorità di gestione del Pon, pertanto, secondo le regole del complemento di programmazione, ha provveduto ad attribuire la competenza dei flussi finanziari alla Direzione generale per i porti (oggi Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali) ed a monitorare l'esecuzione dei lavori del “magazzino a temperatura ambiente”, secondo la suddetta convenzione n. 9812, nel periodo tra giugno 2014 e giugno 2015.

Le spese sono state rendicontate dall'Autorità portuale di Taranto all'autorità di gestione che, attraverso il responsabile di misura, ha espresso il nulla osta alla erogazione del finanziamento da parte della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali.

La Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali ha confermato³⁰ il dato contabile di 4 milioni, riguardante l'erogato a valere sul finanziamento di cui al Pon 2000/2006.

8. Pagamenti dei lavori

Come già riferito, sino alla data di inizio dei lavori (30 agosto 2013), vi è stata una pressoché assenza di pagamenti dei lavori.

Dalla data di inizio dei lavori sono stati effettuati una serie di pagamenti, per un avanzamento lavori eseguiti pari a 122.601.823,35 euro, che rappresentano il 56 per cento del finanziamento complessivo (219.144.000 euro).

La Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne fa presente che non sono state segnalate necessità ulteriori rispetto a quanto stanziato con la delibera Cipe n. 104/2010.

Al riguardo, si osserva che il cronoprogramma finanziario presente sul sito istituzionale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio indica, nel periodo sopra considerato (2013-2017), un utilizzo di risorse per un totale di 209.144.000 euro che rappresenta il 95 per cento del finanziamento complessivo³¹.

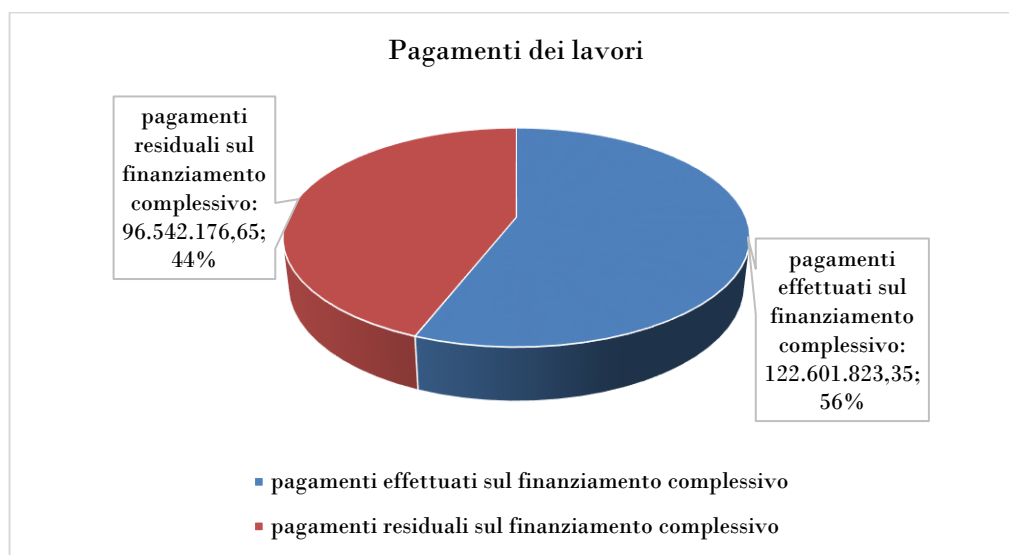
³⁰ Cfr. nota n. 6976 del 10 luglio 2017.

³¹ <http://future.port.taranto.it/opere/piastra-portuale-di-taranto.html>

Tali dati non corrispondono con quelli sopra esposti, evidenziati nel grafico n. 3, che sono stati comunicati dal Ministero sulla base delle informazioni acquisite dallo stesso Ministero dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio.

Grafico n. 3 - Pagamenti dei lavori

importi in euro



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

La Direzione generale segnala che l'opera, pur composta da cinque interventi infrastrutturali distinti, da un punto di vista contrattuale è prevista come un *unicum* inscindibile. I lavori sono contabilizzati a corpo in base alle percentuali di avanzamento di ogni singola categoria.

Gli atti di contabilità riportano le contabilizzazioni per ogni singolo intervento di cui si compone la piastra portuale di Taranto³².

La Direzione generale fa presente che, in occasione dell'avanzamento dei lavori (per un importo minimo non inferiore a 4 milioni al netto della quota del privato concessionario), viene redatto un unico Sal con il relativo certificato di pagamento e, di conseguenza, emesso da parte dell'Autorità portuale il mandato di pagamento ricorrendo alle diverse fonti di finanziamento in modo da ottimizzarne l'utilizzo.

Cronoprogramma finanziario						
Costo totale	2013	2014	2015	2016	2017	2018
€ 219.144.000,00	€ 21.914.000,00	€ 28.500.000,00	€ 82.050.000,00	€ 43.800.000,00	€ 32.880.000,00	€ 10.000.000,00

³² 1) Piattaforma logistica; 2) strada dei moli; 3) ampliamento del IV sporgente; 4) darsena ad ovest del IV sporgente; 5) vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio, quest'ultimo inserito all'interno del progetto della piastra portuale con la delibera Cipe n. 104/2010 del 18 novembre 2010, pubblicata in G.U. n. 178 del 2 agosto 2011, in quanto ad essa complementare e connessa.

La tabella seguente, sulla base dei dati forniti dall'Amministrazione³³, evidenzia i pagamenti dei lavori effettuati negli anni, relativi agli stati di avanzamento lavori, con le relative fonti di finanziamento, di cui 5.302.763,63 euro quali fondi propri dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio.

Tabella n. 6 - Pagamenti dei lavori

importi in euro

PAGAMENTI		FONTI DI FINANZIAMENTO
1° Sal al 7.12.2012	4.625.413,56	Mutuo banca Opi
2° Sal al 30.4.2012	1.658.413,41	Delibera Cipe n. 6/2012 - accordo proc. 27/9/2012 - decreti 8.11.2012, n. 14424 e 1.10.2013, n. 10735
3° Sal al 15.9.2013	4.477.577,25	Delibera Cipe n. 6/2012 - accordo proc. 27/9/2012 - decreti 8.11.2012, n. 14424 e 1.10.2013, n. 10735
	4.077.633,62	Delibera Cipe n. 6/2012 - accordo proc. 27/9/2012 - decreti 8.11.2012, n. 14424 e 1.10.2013, n. 10735
	2,00	Fondi propri
4° Sal al 31.3.2014	5.993.462,31	Pon 2000-2006
	4.512.960,18	Delibera Cipe n. 6/2012 - accordo proc. 27/9/2012 - decreti 8.11.2012, n. 14424 e 1.10.2013, n. 10735
5° Sal al 31.5.2014	4.916.686,13	Pon 2000-2006
	4.349.980,49	D. interm. n. 43/2013
	2,00	Fondi propri
6° Sal al 31.7.2014	4.401.814,12	Pon 2000-2006
	1.010.431,83	Delibera Cipe n. 6/2012 - accordo proc. 27/9/2012 - decreti 8.11.2012, n. 14424 e 1.10.2013, n. 10735
	1.974,62	Fondi propri
	4.783.387,84	Mutuo Cdp - art. 36 l. n. 166/2002
7° Sal al 31.12.2014	7.121.510,88	Pon 2000-2006
	4.746.787,71	Delibera Cipe n. 6/2012 - accordo proc. 27/9/2012 - decreti 8.11.2012, n. 14424 e 1.10.2013, n. 10735
	670.300,66	D. interm. n. 43/2013
	37.136,34	Fondi propri
	3.420.716,77	Mutuo Cdp - art. 36 l. n. 166/2002
8° Sal al 31.3.2015	9.177.831,79	Pon 2000-2006
	302.890,31	
	944.741,64	Mutuo Cdp - art. 36 l. n. 166/2002
9° Sal al 30.4.2015	6.344.305,24	D. interm. n. 43/2013
	1.942.433,09	Mutuo Cdp - art. 36 l. n. 166/2002
10° Sal al 31.5.2015	7.968.840,00	D. interm. n. 43/2013
	3.705.439,21	D. interm. n. 43/2013
11° Sal al 30.6.2015	5.094.327,79	Mutuo Cdp - art. 36 l. n. 166/2002
	1.080.236,71	Mutuo Cdp - art. 36 l. n. 166/2002
12° Sal al 31.8.2015	7.396.169,30	D. interm. n. 43/2013
	6.315.932,59	
	1.482.597,47	Mutuo Cdp - art. 36 l. n. 166/2002
13° Sal al 30.11.2015	4.436.641,63	D. interm. n. 43/2013
	2.954.044,16	
	4.915.806,33	Anticipazione con fondi propri, avanzata richiesta di erogazione al Dipartimento per le politiche di coesione
	107.776,05	Mutuo Cdp - art. 36 l. n. 166/2002
14° Sal al 30.4.2016	5.058.977,86	D. interm. n. 43/2013
	35.395,48	
1° Sal - attività archeologiche	119.276,48	Fondi propri
2° Sal - attività archeologiche	618.826,20	D. interm. n. 43/2013
Somme a disposizione	3.826.121,65	Mutuo banca Opi
	4.338.796,10	Mutuo banca Opi
15° Sal all'11.11.2016	4.596.509,18	Mutuo Cdp - art. 36 l. n. 166/2002
	257.713,08	
	6.714.105,46	Mutuo banca Opi
16° Sal al 24.2.2016	7.025.765,07	Mutuo Cdp - art. 36 l. n. 166/2002
	311.659,61	
17° Sal al 3.4.2017	4.934.258,50	Mutuo banca Opi
	228.565,86	Fondi propri
Somme a disposizione	280.481,96	Mutuo banca Opi
	51.916,10	
18° Sal al 30.7.2017	5.232.280,99	in corso di erogazione
		Delibera Cipe n. 74/2003 - d. interm. 30/3/2017, n. 61

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

³³ Cfr. comunicazione per posta elettronica inviata da ultimo in data 7 settembre 2017, a seguito di richieste di chiarimento, acquisita al prot. n. 3331 del 7 settembre 2017.

Sui pagamenti dei lavori complessivamente effettuati (122.601.823,35 euro), l'Autorità portuale ha contribuito per 105.305.491,41 euro (imputati alle diverse fonti di finanziamento, come da tabella n. 7) e il concessionario per la restante parte (17.296.331,94 euro).

Nella tabella seguente detti pagamenti sono raggruppati per fonti di finanziamento.

Tabella n. 7- Pagamenti dei lavori raggruppati per fonti di finanziamento importi in euro

Finanziamento disposto con d. interm. 7 febbraio 2013, n. 43 - 30.075.893,47 cap. 7259	
Erogato	Utilizzato
30.075.893,47 (netti del bollo 30.075.889,30)	30.075.889,30 <i>pro quota</i> per i Sal 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 2° Sal-attività archeologiche
Finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 74/2003 - d. interm. 30 marzo 2017, n.61 - 21.523.000 cap. 7060	
Erogato	Utilizzato
5.232.280,99 in corso di erogazione per il Sal 18	In attesa di erogazione
Finanziamento di cui alle delibere Cipe n. 104/2010 e n. 6/2012 - 33.600.000 cap. 7257	
Erogato	Utilizzato
20.483.804	20.483.804 <i>pro quota</i> per i Sal 2, 3, 4, 5, 7, 8
Finanziamento di cui alla l. n. 413/1998 (mutuo banca Opi) - 58.954.251,48 cap. 7274 - p.g. 1, p.g. 4, p.g. 5	
Erogato	Utilizzato
58.954.251,48	24.490.611,37 (per il Sal 1 <i>pro quota</i> per i Sal 15 e 16, per il Sal 17 e per il pagamento di somme a disposizione del quadro economico dell'intervento per complessivi 3.878.037,75)
Finanziamento di cui alla l. n. 166/2002 (mutuo Cdp) - 27.364.220,82 - vasca di contenimento cap. 7274 - p.g. 6 e p.g. 7	
Erogato	Utilizzato
15.720.150,84	15.720.150,84 <i>pro quota</i> per i Sal 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16
Finanziamento di cui al Pon 2000/2006 - 4.000.000 - piattaforma logistica cap. 7269	
Erogato	Utilizzato
4.000.000,00 (netto 3.999.991,17)	3.999.991,17 <i>pro quota</i> per i Sal 4, 5, 6, 7 e 8
Fondi propri dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio - 5.302.763,63	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

La Direzione generale evidenzia che, esclusi gli ultimi due finanziamenti e cioè quello disposto dalla l. n 166/2002, e quello di cui al Pon 2000-2006, che sono destinati a dare copertura finanziaria a specifici interventi (“vasca di contenimento dei materiali di risulta

dei dragaggi del porto di Taranto”, il primo, e “piattaforma logistica”, il secondo), le altre fonti di finanziamento concorrono, come detto, indistintamente, a dare copertura all’insieme del progetto della piastra portuale del porto di Taranto e la decisione circa il momento e l’entità del loro utilizzo è rimessa all’Autorità portuale, che vi provvede sulla base di valutazioni finalizzate ad ottimizzarne l’utilizzo, in ragione delle diverse scadenze temporali dei sottostanti contratti di mutuo, dell’effettiva disponibilità di cassa sul capitolo di bilancio dello Stato.

Per ciò che riguarda i suddetti “specifici” finanziamenti, l’Autorità portuale provvede, attraverso il responsabile del procedimento, a dare contezza circa il loro utilizzo nel momento in cui formula la richiesta di erogazione, evidenziando specificamente la quota del Sal afferente lo specifico intervento finanziato, allegando la relativa documentazione giustificativa a supporto.

La Direzione generale riferisce che dal 31 luglio 2013 (data di approvazione del progetto esecutivo), l’andamento dei pagamenti dei lavori è pressoché in linea con i cronoprogrammi previsti in contratto.

Al riguardo, come sopra rilevato, l’istruttoria ha evidenziato, in particolare, una massa di risorse finanziarie disponibili già da anni ma non utilizzate, a valere sulle seguenti fonti di finanziamento:

a) 16.290.719,01 euro relativi al finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 74/2003, cap. 7060, pari a 21.523.000 euro, di cui 5.232.280,99 euro (pari al 24 per cento) sono in corso di erogazione a seguito di certificato di pagamento emesso in data 18 luglio 2017;

b) 12.930.000 euro relativi al finanziamento per l’anno 2014 di cui alle delibere Cipe nn. 104/2010 e 6/2012, cap. 7257, pari a complessivi 33.600.000 euro, di cui 20.483.804 euro, per gli anni 2012 e 2013, erogati e utilizzati.

Alla luce di quanto sopra esposto, emergono una serie di criticità che hanno inciso negativamente sul rispetto dei tempi prestabiliti e sulla compiuta realizzazione dell’opera nel suo complesso e potranno, se non risolte, continuare a condizionare il buon esito dell’iniziativa.

9. Spesa complessiva sostenuta a carico del bilancio dello Stato

Nelle tabelle e nel grafico seguenti sono esposti i dati contabili relativi agli impegni e ai pagamenti effettuati negli anni sui pertinenti capitoli di bilancio, dai quali emerge la spesa

complessiva, comprensiva degli oneri fiscali e di quelli connessi al finanziamento con mutui (cap. 7274, piani gestionali 1, 4, 5, 6 e 7), sostenuta a carico del bilancio dello Stato per l'opera in esame.

Tabella n. 8 - Dati contabili cap. 7257

importi in euro

Finanziamento di cui alle delibere Cipe n. 104/2010 e n. 6/2012 - 33.600.000 cap. 7257			
Anno di impegno	Importo impegnato	Anno di pagamento	Importo pagato
2012	9.813.806,00	2013	1.658.413,41
		2013	4.477.577,25
		2014	3.677.815,34
2013	10.670.000,00	2014	399.818,28
		2014	4.077.759,38
		2014	435.209,80
		2015	1.010.431,83
		2015	4.746.787,71
Totale	20.483.806,00		20.483.806,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Tabella n. 9 - Dati contabili cap. 7259

importi in euro

Finanziamento disposto con d. interm. 7 febbraio 2013, n. 43 - 30.075.893,47 cap. 7259			
Anno di impegno	Importo impegnato	Anno di pagamento	Importo pagato
2014	30.075.893,47	2014	20.000.000,00
		2015	10.075.893,47
Totale	30.075.893,47		30.075.893,47

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Tabella n. 10 - Dati contabili cap. 7269

importi in euro

Finanziamento di cui al Pon 2000/2006 - 4.000.000 - piattaforma logistica cap. 7269			
Anno di impegno	Importo impegnato	Anno di pagamento	Importo pagato
2008	3.697.106,86	2014	1.915.828,69
		2015	455.559,58
		2016	1.325.718,59
2009	302.892,31	2016	302.892,31
Totale	3.999.999,17		3.999.999,17

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Tabella n. 11 - Dati contabili cap. 7274 p.g. 1

importi in euro

Finanziamento di cui alla l. n. 413/1998 (mutuo banca Opi) - 58.954.251,48 cap. 7274 - p.g. 1				
Anno di impegno	Importo impegnato	Anno di pagamento	Esercizio di provenienza	Importo pagato
2002	2.582.284,50	2007	2002	2.582.284,50
2003	2.582.284,50	2007	2003	2.582.284,50
2004	2.582.284,50	2007	2004	2.582.284,50
2005	2.582.284,50	2007	2005	2.582.284,50
2006	2.582.284,50	2007	2006	1.291.142,25
2007	2.582.284,50	2007	2006	1.291.142,25
2008	2.582.284,50	2008	2007	1.291.142,25
2009	2.582.284,50	2008	2007	1.291.142,25
2010	2.582.284,50	2009	2008	1.291.142,25
2011	2.582.284,50	2009	2008	1.291.142,25
2012	2.582.284,50	2010	2009	1.291.142,25
2013	2.582.284,50	2010	2009	1.291.142,25
2014	2.582.284,50	2011	2010	1.291.142,25
2015	2.582.284,50	2011	2010	1.291.142,25
2016	2.582.284,50	2012	2011	1.291.142,25
		2012	2011	1.291.142,25
		2013	2012	1.291.142,25
		2013	2012	1.291.142,25
		2014	2013	1.291.142,25
		2014	2013	1.291.142,25
		2015	2014	1.291.142,25
		2015	2014	1.291.142,25
		2016	2015	1.291.142,25
		2016	2015	1.291.142,25
		2017	2016	1.291.142,25
Totale	38.734.267,50			37.443.125,25

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Tabella n. 12 - Dati contabili cap. 7274 p.g. 4

importi in euro

Finanziamento di cui alla l. n. 413/1998 (mutuo banca Opi) - 58.954.251,48 cap. 7274 - p.g. 4				
Anno di impegno	Importo impegnato	Anno di pagamento	Esercizio di provenienza	Importo pagato
2002	1.363.446,21	2007	2002	1.363.446,21
2003	1.363.446,21	2007	2003	1.363.446,21
2004	1.363.446,21	2007	2004	1.363.446,21
2005	1.363.446,21	2007	2005	1.363.446,21
2006	1.363.446,21	2007	2006	681.723,10
2007	1.363.446,21	2007	2006	681.723,11
2008	1.363.446,21	2008	2007	681.723,11
2009	1.363.446,21	2008	2007	681.723,10
2010	1.363.446,21	2009	2008	681.723,10
2011	1.363.446,21	2009	2008	681.723,11
2012	1.363.446,21	2010	2009	681.723,10
2013	1.363.446,21	2010	2009	681.723,10
2014	1.363.446,21	2011	2010	681.723,10
2015	1.363.446,21	2011	2010	681.723,11
2016	1.363.446,21	2012	2011	681.723,11
		2012	2011	681.723,10
		2013	2012	681.723,11
		2013	2012	681.723,11
		2014	2013	681.723,11
		2014	2013	681.723,11
		2015	2014	681.723,10
		2015	2014	681.723,11
		2016	2015	681.723,10
		2016	2015	681.723,10
		2017	2016	681.723,10
Totale	20.451.693,15			19.769.970,04

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Tabella n. 13 - Dati contabili cap. 7274 p.g. 5

importi in euro

Finanziamento di cui alla l. n. 413/1998 (mutuo banca Opi) - 58.954.251,48 cap. 7274 - p.g. 5				
Anno di impegno	Importo impegnato	Anno di pagamento	Esercizio di provenienza	Importo pagato
2003	671.393,97	2007	2003	671.393,97
2004	671.393,97	2007	2004	671.393,97
2005	671.393,97	2007	2005	671.393,97
2006	671.393,97	2007	2006	671.393,97
2007	671.393,97	2007	2007	335.696,98
2008	671.393,97	2007	2007	335.696,98
2009	671.393,97	2008	2008	335.696,99
2010	671.393,97	2008	2008	335.696,98
2011	671.393,97	2009	2009	335.696,98
2012	671.393,97	2009	2009	335.696,99
2013	671.393,97	2010	2010	335.696,98
2014	671.393,97	2010	2010	335.696,99
2015	671.393,97	2011	2011	335.696,98
2016	671.393,97	2011	2011	335.696,98
2017	671.393,97	2012	2012	335.696,98
		2012	2012	335.696,98
		2013	2013	335.696,98
		2013	2013	335.696,98
		2014	2014	335.696,98
		2014	2014	335.696,99
		2015	2015	335.696,98
		2015	2015	335.696,99
		2016	2016	335.696,98
		2016	2016	335.696,98
		2017	2017	335.696,98
Totale	10.070.909,55			9.735.212,51

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Tabella n. 14 - Dati contabili cap. 7274 p.g. 6

importi in euro

Finanziamento di cui alla l. n. 166/2002 (mutuo Cdp) - 27.364.220,82 - vasca di contenimento cap. 7274 - p.g. 6				
Anno di impegno	Importo impegnato	Anno di pagamento	Esercizio di provenienza	Importo pagato
2005	700.000,00	2011	2010	329.228,79
2006	700.000,00	2012	2009	2.849,02
2007	700.000,00	2012	2009	176,13
2008	700.000,00	2015	2013	128.367,79
2009	700.000,00	2015	2013	487.687,60
2010	700.000,00	2015	2014	616.055,39
2011	700.000,00	2015	2015	616.055,39
2012	700.000,00	2015	2005	700.000,00
2013	616.055,39	2015	2006	467.909,86
2014	616.055,39	2016	2015	83.944,61
2015	616.055,39	2016	2016	224.083,09
2016	616.055,39	2016	2016	308.027,70
2017	616.055,39	2017	2017	308.027,70
2018	616.055,39			
2019	616.055,39			
Totale	9.912.387,73			4.272.413,07

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Tabella n. 15 - Dati contabili cap. 7274 p.g. 7

importi in euro

Finanziamento di cui alla l. n. 166/2002 (mutuo Cdp) - 27.364.220,82 - vasca di contenimento cap. 7274 - p.g. 7				
Anno di impegno	Importo impegnato	Anno di pagamento	Esercizio di provenienza	Importo pagato
2005	1.497.349,00	2011	2010	728.765,64
2006	1.497.349,00	2012	2009	79.594,76
2007	1.497.349,00	2012	2009	18.535,19
2008	1.497.349,00	2015	2013	925.920,43
2009	1.497.349,00	2015	2014	925.920,43
2010	1.497.349,00	2015	2015	462.960,22
2011	1.497.349,00	2015	2015	462.960,22
2012	1.497.349,00	2015	2005	1.497.349,00
2013	925.920,43	2015	2006	1.497.349,00
2014	925.920,43	2015	2007	1.497.349,00
2015	925.920,43	2015	2008	936.242,90
2016	925.920,43	2016	2015	127.073,34
2017	925.920,43	2016	2016	335.886,88
2018	925.920,43	2016	2016	462.960,21
2019	925.920,43	2017	2017	462.960,22
Totale	18.460.235,01			10.421.827,44

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Tabella n. 16 - Dati contabili cap. 7060

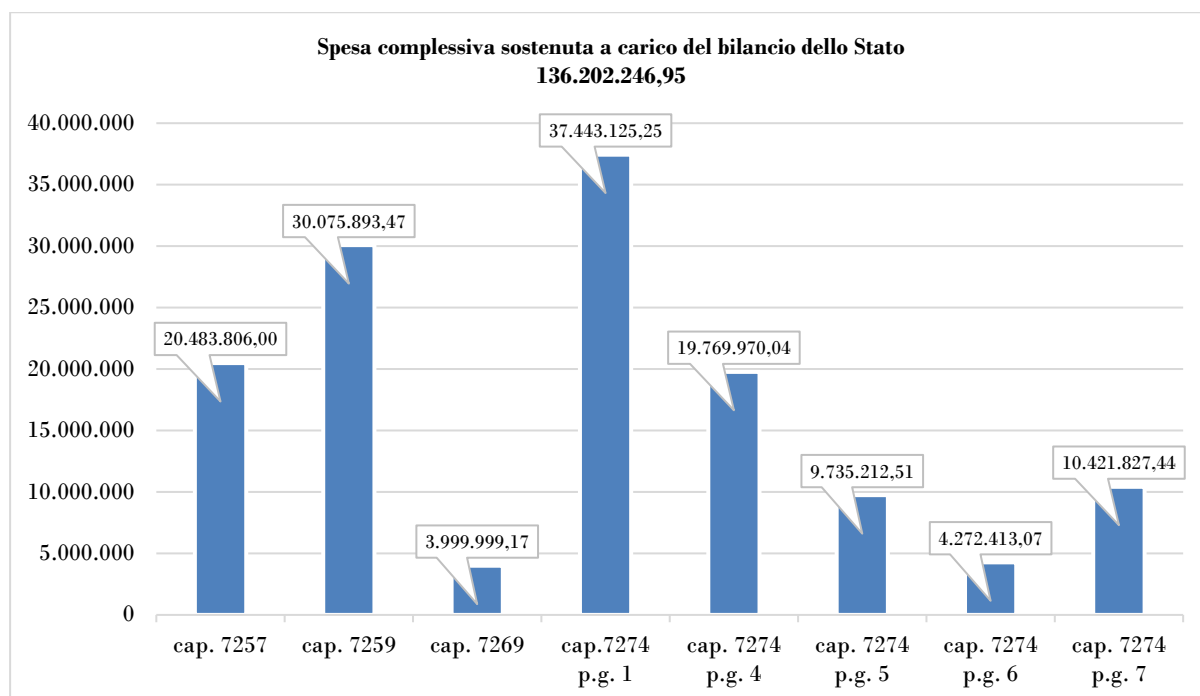
importi in euro

Finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 74/2003 - d. interm. 30 marzo 2017, n. 61 - 21.523.000 cap.7060 ³⁴			
Anno	Impegno gravante sul piano gestionale 04 cap. 7060	Impegno gravante sul piano gestionale 05 cap. 7060	Totale impegni
2005	336.000	1.620.000	1.956.000
2006	336.000	1.620.000	1.956.000
2007	336.000	1.620.000	1.956.000
2008	336.000	1.620.000	1.956.000
2009	336.000	1.620.000	1.956.000
2010	336.000	1.620.000	1.956.000
2011	336.000	1.620.000	1.956.000
2012	336.000	1.620.000	1.956.000
2013	336.000	1.620.000	1.956.000
2014	336.000	1.620.000	1.956.000
2015	336.000	1.620.000	1.956.000
2016	336.000	1.620.000	1.956.000
2017	336.000	1.620.000	1.956.000
2018	336.000	1.620.000	1.956.000
2019	336.000	1.620.000	1.956.000
Totale	5.040.000	24.300.000	29.340.000

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

Grafico n. 4 - Spesa complessiva sostenuta a carico del bilancio dello Stato

importi in euro



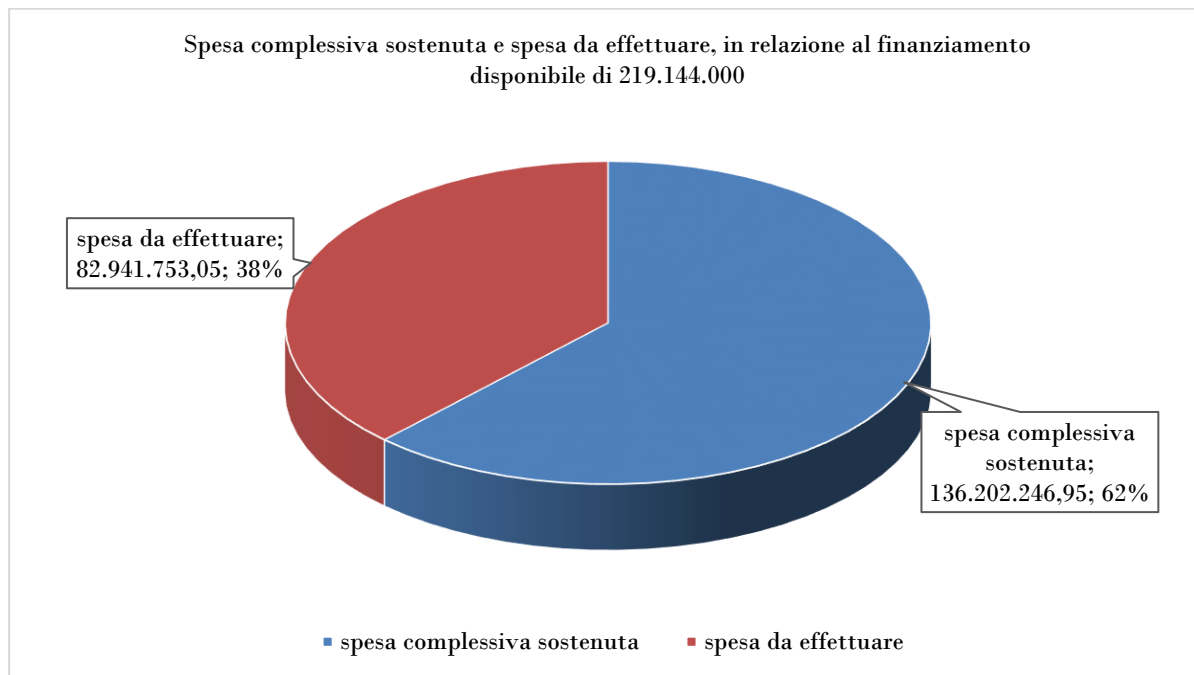
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

³⁴ Sono in corso di erogazione 5.232.280,99 euro.

Il grafico seguente evidenzia i dati della spesa complessiva sostenuta a carico del bilancio dello Stato e quelli della spesa ancora da effettuare, in relazione al finanziamento disponibile di 219.144.000 euro.

Grafico n. 5 - Spesa complessiva sostenuta e spesa da effettuare

importi in euro



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mit.

CAPITOLO IV

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

1. La ricostruzione dello stato di realizzazione dell'opera sopra illustrata ha messo in luce una serie di criticità, riguardanti: la difficoltà dell'amministrazione nel subentro nelle competenze della soppressa Struttura di missione; la dilatazione dei tempi nella fase di approvazione delle progettazioni; la mancata considerazione, nella progettazione preliminare, delle esigenze connesse alla realizzazione della vasca di colmata destinata ad accogliere i fanghi provenienti dai lavori marittimi e alla sistemazione ambientale finale; la dilatazione dei tempi per la definizione delle procedure necessarie per la realizzazione degli interventi; la stasi nell'utilizzo delle risorse finanziarie complessivamente disponibili; la non corrispondenza dei dati contenuti nei sistemi di monitoraggio in uso presso la Presidenza del Consiglio dei ministri³⁵ e il Ministero dell'economia e delle finanze³⁶ con i dati comunicati dall'amministrazione.

Il progetto definitivo è stato approvato nell'agosto 2011³⁷, a distanza di più di sette anni dall'approvazione del progetto preliminare (dicembre 2003)³⁸. Dalla data di approvazione del progetto definitivo (2 agosto 2011) alla data di inizio dei lavori (30 agosto 2013) sono trascorsi due anni.

L'opera, che si compone di cinque interventi, dal punto di vista contrattuale è prevista come un *unicum* inscindibile. Il primo intervento realizzato (piattaforma logistica) è stato inaugurato nel dicembre 2015, ma non è stato ancora collaudato e non è agibile in quanto privo di allacciamenti ai pubblici servizi, che sono in corso di completamento a seguito della recente ultimazione dei lavori relativi al secondo intervento (strada dei moli), in ritardo rispetto alla data prevista (19 giugno 2017).

Tutto ciò ha comportato una stasi nell'erogazione e nell'utilizzo delle risorse finanziarie complessivamente disponibili.

Nel periodo dicembre 2003-agosto 2011 è stata effettuata, da parte dei competenti soggetti istituzionali, l'attività descritta schematicamente nell'allegato 1, all'esito della

³⁵ Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (Mip).

³⁶ Sistema di monitoraggio delle opere pubbliche della banca dati delle amministrazioni pubbliche (Bdap-Mop).

³⁷ Cfr. delibera Cipe n. 104/2010 in data 18 ottobre 2010, pubblicata nella G.U. 2 agosto 2011, n. 178.

³⁸ Cfr. delibera Cipe n. 74 in data 29 settembre 2003, pubblicata nella G.U. 16 dicembre 2003, n. 291.

quale vi è stata una rideterminazione in aumento del costo dell'opera passato da 156,1 milioni a 219,1 milioni (+63 milioni, pari al +40,35 per cento).

Al riguardo, si rileva che la variazione in aumento è così composta:

a) +33,6 milioni derivanti dal costo delle prescrizioni (17,5 milioni) e dall'adeguamento prezzi al 2008 (16,1 milioni);

b) +29,4 milioni per la vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio provenienti dalle opere a mare di cui si compone la piastra.

Appare necessario evidenziare come tale ultimo intervento, che era stato già inserito nella programmazione lavori pubblici adottata dall'Autorità portuale nel 2002 e che è stato espressamente definito come connesso e complementare alla piastra portuale di Taranto, sia stato previsto all'interno del progetto definitivo, approvato con la delibera Cipe n. 104/2010 del 18 novembre 2010, ma non nella progettazione preliminare approvata nel 2003.

Maggiore attenzione dovrà essere pertanto dedicata, nel prosieguo delle attività, agli studi e alle indagini preliminari da definire con la massima accuratezza in quanto da essi dipende la sostenibilità e l'adeguatezza delle progettazioni, in particolare per un'opera, come quella in esame, composta da più interventi che costituiscono un *unicum* inscindibile, riducendo quanto più possibile il rischio di successive revisioni che comunque comportano ulteriori costi, compromettono il rispetto dei tempi programmati e impediscono il sollecito utilizzo di risorse pur immediatamente disponibili.

2. Dalla data di inizio dei lavori sono stati effettuati una serie di pagamenti, per un totale nel periodo considerato (agosto 2013-luglio 2017) pari a 122.601.823,35 euro, che rappresenta il 56 per cento del finanziamento complessivo.

La spesa complessiva sostenuta a carico del bilancio dello Stato (comprensiva degli oneri fiscali e degli oneri per il finanziamento dei mutui) è pari al 62 per cento del finanziamento disponibile di 219.144.000 euro.

Al riguardo, si segnala la necessità che il cronoprogramma finanziario presente sul sito istituzionale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, che, come sopra riferito, non appare in linea con i dati comunicati a questa Corte dal Ministero, sulla base delle informazioni acquisite dallo stesso Ministero dalla suddetta Autorità, sia costantemente aggiornato per evidenti esigenze di chiarezza e trasparenza delle notizie pubblicate.

In particolare, sussiste una massa di risorse finanziarie disponibili già da anni ma non erogate:

a) 16.290.719,01 euro relativi al finanziamento di cui alla delibera Cipe n. 74/2003 (21.523.000 euro), cap. 7060;

b) 12.930.000 euro relativi al finanziamento per l'anno 2014 di cui alle delibere Cipe n. 104/2010 e n. 6/2012 (33.600.000 euro), cap. 7257.

3. Tale situazione mette in luce criticità che hanno inciso negativamente sul rispetto dei tempi prestabiliti e sulla compiuta realizzazione dell'opera nel suo complesso e potranno, se non risolte, continuare a condizionare il buon esito dell'iniziativa.

Le competenti strutture organizzative dovranno procedere alle necessarie valutazioni e all'adozione delle conseguenti determinazioni per accelerare la realizzazione dei lavori in corso, nel rispetto del cronoprogramma, e procedere in tempi rapidi alle erogazioni delle risorse disponibili e non ancora assegnate, per l'utilizzo efficace delle stesse.

Per quanto riguarda il cronoprogramma, si ribadisce la necessità che anche il cronoprogramma delle attività presente sul sito istituzionale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, che, come sopra illustrato, indica una tempistica (2013-2018) non in linea con i dati (2013-2020) comunicati a questa Corte sulla base delle informazioni acquisite dallo stesso Ministero dalla suddetta Autorità, sia costantemente aggiornato per evidenti esigenze di chiarezza e trasparenza delle notizie pubblicate.

Deve essere in ogni caso evitato il protrarsi di una situazione di dilatazione dei tempi nella definizione delle procedure necessarie per la realizzazione degli interventi e nell'utilizzo delle risorse disponibili, che perdura ormai da diversi anni e che mette a serio rischio la realizzazione dell'opera nel suo complesso, nel rispetto del cronoprogramma.

La Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali e la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, in stretto raccordo con la Direzione generale per i sistemi informativi e statistici, nell'ambito delle funzioni di rispettiva competenza e delle connesse responsabilità, dovranno altresì attivare tutte le necessarie iniziative, anche attraverso l'utilizzo concreto di sistemi informativi e banche dati esistenti, che dovranno essere costantemente aggiornati, al fine di assicurare la vigilanza e il monitoraggio sull'esecuzione degli interventi, per seguire l'evoluzione delle opere e l'andamento dei lavori, nonché per la definizione di eventuali cambiamenti del quadro economico e del cronoprogramma.

Tali adempimenti sono indispensabili anche al fine di assicurare in modo efficace lo svolgimento delle attività di supporto al Cipe da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, intese a consentire al Cipe stesso di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione dell'opera.

Al riguardo, anche alla luce delle discrasie sopra segnalate in ordine ai sistemi di monitoraggio Mip e Bdap-Mop, appare necessario assicurare un effettivo coordinamento e un'efficace razionalizzazione delle diverse banche dati utilizzate nei sistemi di monitoraggio delle opere pubbliche, assicurando una maggiore accessibilità da parte dell'Amministrazione, l'attivazione in tempi contenuti, un collegamento effettivo tra le stesse e il loro costante aggiornamento.

In tal modo l'utilizzo di tali banche dati, che risultano attivate presso diverse strutture ministeriali ed altri organismi pubblici, potrà essere concretamente proficuo.

Si segnala, infine, l'esigenza di una maggiore incisività in tema di indirizzo e coordinamento di tutti i soggetti interessati e di un costante monitoraggio degli interventi, in particolare al fine di garantire il puntuale rispetto degli obiettivi previsti e dei tempi indicati nel cronoprogramma per la complessiva realizzazione dell'opera.

Sotto questo profilo, il Gabinetto del Ministro e le competenti strutture dipartimentali potranno impartire le necessarie linee di indirizzo e di coordinamento, dandone notizia a questa Sezione, al fine di assicurare la definizione in tempi contenuti delle fasi procedurali in atto, con un continuo monitoraggio degli interventi per individuare prontamente criticità e possibili soluzioni. In tale ambito, la Corte sollecita l'adozione di iniziative "strutturate" sul piano organizzativo dei raccordi fra i diversi soggetti.

ALLEGATI

ALLEGATO 1
Elenco cronologico dei principali accadimenti

Allegato 1 - Elenco cronologico dei principali accadimenti

ELENCO CRONOLOGICO DEI PRINCIPALI ACCADIMENTI	
29.9.2003	Il Cipe, con delibera n. 74/2003, ha approvato la proposta di <i>project financing</i> per la piastra logistica integrata al sistema transeuropeo intermodale del corridoio adriatico. L'istruttoria tecnica ed amministrativa, ai fini dell'approvazione del Cipe, viene svolta dalla Struttura tecnica di missione del Mit. Le funzioni di Rup sono svolte dal Presidente dell'Autorità portuale di Taranto.
16.12.2003	Pubblicazione in G.U. n. 291 della delibera Cipe n. 74/2003.
dicembre 2003-luglio 2004	Necessità di esperire le indagini di caratterizzazione ambientale, già previste dall'Icam, nella considerazione che il porto di Taranto ricade nel Sin ³⁹ e che, ai fini della procedura di gara per l'aggiudicazione della concessione, occorre avere certezza dei costi relativi agli aspetti di natura ambientale. Le indagini sono svolte a cura dell'Autorità portuale di Taranto, previo svolgimento di gara ad evidenza pubblica.
febbraio 2004	L'opera strategica è sottoposta al monitoraggio del commissario straordinario Grandi opere Basilicata, Calabria, Puglia e Sicilia, all'uopo nominato dal Governo.
luglio 2004	Espletamento servizi di caratterizzazione ambientale. Avvio attività di caratterizzazione ambientale delle aree e fondali del porto di Taranto interne al Sin.
22.10.2004	Pubblicato il bando di gara per l'affidamento della concessione sulla base della proposta del promotore.
10.1.2005	Il 10 gennaio 2005 viene fissato quale termine ultimo per la consegna delle offerte. Alla gara non partecipa alcun concorrente e la concessione è aggiudicata al promotore.
gennaio 2005-dicembre 2005	Impossibilità di stipulare il contratto per l'affidamento dei lavori della piastra portuale di Taranto, considerate le drastiche riduzioni imposte dalla vigente legge finanziaria allo stanziamento del competente cap. di bilancio di previsione 2005, approvato dal Ministero con telex prot. n. DEM1/841 in data 29 aprile 2005.
26.4.2005	Con decreto n. 32 viene nominato il nuovo Rup dell'intervento, dirigente tecnico dell'Autorità portuale, per scadenza mandato del precedente presidente.
23.5.2005	Con nota n. 791/2005 la Corte dei conti chiede informazioni in merito al programma di controllo sulle opere incluse nella legge obiettivo, approvato con delibere n. 1/2004 e n. 1/2005.
28.12.2005	A seguito delle certezze sui finanziamenti, con decreto n. 67/2005 l'Apt aggiudica definitivamente la concessione al promotore.
9.3.2006	Ultimazione verifiche propedeutiche alla stipula del contratto e sottoscrizione della convenzione di concessione, rep. n. 298, con Ati Grassetto Lavori s.p.a. (mandataria) /Grandi Lavori Fincosit s.p.a./ Logsystem s.r.l./ Logsystem international s.r.l./ Sina s.p.a./ Magazzini generali lombardi s.r.l. (mandanti). Il contratto prevede: - la redazione del progetto definitivo; - la realizzazione delle opere; - la gestione della piattaforma logistica per anni trenta.
15.5.2006	La Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia con propria nota evidenzia l'interesse storico/archeologico dell'isolotto di San Nicolicchio ed aree sommerse limitrofe (oggetto dell'intervento).

³⁹ I siti di interesse nazionale (aree del territorio nazionale, classificate e riconosciute dallo Stato italiano, che necessitano di interventi di bonifica del suolo, del sottosuolo e delle acque superficiali e sotterranee per evitare danni ambientali e sanitari) sono stati definiti in Italia con il d.lgs. 5 febbraio 1997, n. 22 e con la l. 9 dicembre 1998, n. 426. Con decreto del Ministero dell'ambiente 10 gennaio 2000 è stato approvato il perimetro del sito di interesse nazionale di Taranto.

Segue allegato 1

ELENCO CRONOLOGICO DEI PRINCIPALI ACCADIMENTI	
28.7.2006	La Soprintendenza archeologica di Taranto richiede la predisposizione di un progetto di indagine archeologica da consegnare prima dell'inizio dei lavori.
2.7.2006	Costituzione della società di progetto "Taranto Logistica s.p.a."
31.10.2006	Il concessionario Taranto Logistica s.p.a. trasmette il progetto definitivo.
1.12.2006	Taranto Logistica trasmette l'elenco delle amministrazioni ed enti interessati al progetto da invitare alla Conferenza dei servizi (da tenersi presso il Mit).
2.2.2007	Con d.p.c.m. 2 febbraio 2007 viene nominato commissario straordinario per le opere strategiche il provveditore <i>pro-tempore</i> per le opere pubbliche delle regioni Puglia e Basilicata. Successivamente, il provveditore, con nota (acquisita al prot. dell'Autorità portuale n. 7109 del 2 settembre 2009), comunica la revoca del citato d.p.c.m.
21.5.2007	Taranto Logistica trasmette copia dei seguenti elaborati aggiornati: - relazione del progettista ex art. 140 del d.lgs. n. 190/2002; - modalità di dragaggio; - ampliamento vasca di contenimento fanghi.
23.5.2007	Taranto Logistica trasmette l'elenco aggiornato degli enti a cui spedire il progetto definitivo e l'elenco degli elaborati di competenza.
29.5.2007	Taranto Logistica trasmette copia del progetto definitivo alle amministrazioni e enti.
30.5.2007	Con nota in data 30 maggio 2007 si trasmettono a Taranto Logistica i decreti del competente direttore generale del Ministero dell'ambiente adottati in data 14 maggio 2007 per il Sin di Taranto, per le implicazioni con le opere appaltate al concessionario.
22.6.2007	Con nota prot. n. 5044/TEC si delega il concessionario per l'avvio del procedimento di pubblica utilità dell'opera (gli espropri).
2.7.2007	Il Ministero dell'ambiente-Direzione generale salvaguardia ambientale, con propria nota comunica che necessita svolgere la procedura di Via per la realizzazione della nuova piattaforma logistica insieme a quella per le altre opere previste dalla delibera Cipe n. 74/2003.
23.7.2007	Taranto Logistica "prende atto" della richiesta del Ministero dell'ambiente di assoggettamento a Via. Comunica di aver avviato lo studio di impatto ambientale (Sia). Fa rilevare che i "potenziali" slittamenti dei termini di contratto dovranno trovare disciplina negli strumenti di riequilibrio (del Piano economico finanziario-Pef).
31.10.2007	Con nota in data 31 ottobre 2007 Taranto Logistica avvia la procedura di Via con trasmissione della Sia e del progetto definitivo vasca di contenimento fanghi al Min. ambiente, Mibac, Regione Puglia e Autorità portuale.
4.12.2007	La Struttura tecnica di missione (Stm) del Ministero delle infrastrutture convoca la Conferenza dei servizi per il progetto definitivo.
20.12.2007	Conferenza dei servizi istruttoria secondo art. 168 del d.lgs. n. 163/2006. In conferenza vengono acquisiti i vari pareri delle amministrazioni e società interessate. Non tutti gli invitati sono presenti. Taluni soggetti hanno inviato già il loro parere. Altri lo preannunciano in conferenza. Altri si riservano di trasmetterlo.
23.4.2008	Il segretario della Commissione tecnica di Via del Ministero dell'ambiente, con propria nota n. CTVA-2008-0001655 del 23 aprile 2008, comunica a Taranto Logistica s.p.a. che "potrà avviare il procedimento di pronuncia della compatibilità" solo dopo l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici (Cslpp) sul progetto definitivo, ovvero anche sul nuovo Piano regolatore portuale (Prp), che ricomprende le opere di piastra logistica. Tale comunicazione ministeriale è trasmessa alla Aple ed alla Struttura tecnica di missione con nota in data 23 aprile 2008.
23.7.2008	Il Cslpp esprime il parere sul nuovo Prp del porto di Taranto che ricomprende anche le opere di piastra logistica.
6.8.2008	A seguito dell'espressione del parere tecnico sul Prp da parte del Cslpp, ancorché con prescrizioni e raccomandazioni, nell'adunanza del 23 luglio 2008, con nota n. 7373/TEC si richiede al Ministero dell'ambiente il riavvio della procedura di Via.
13.8.2008	La Stm con propria nota n. 9888 del 1° agosto 2008 sollecita l'Autorità portuale a definire/recepire le problematiche di compatibilità paesaggistica ed architettonica esposte dalle soprintendenze e a informare la stessa struttura.

Segue allegato 1

ELENCO CRONOLOGICO DEI PRINCIPALI ACCADIMENTI	
17.9.2008	Con nota n. 8282/TEC del 17 settembre 2008 si richiedono chiarimenti e precisazioni sul parere espresso dal Cslpp sul nuovo Prp e, precisamente, se debba intendersi favorevole per quanto attiene la pianificazione delle opere di piastra logistica (strada di collegamento dei moli, piattaforma logistica, ampliamento del IV sporgente e darsena ad ovest, vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio).
19.9.2008	Il Cslpp con propria nota n. 4416 del 19 settembre 2008 chiarisce che il voto espresso sul nuovo Prp debba intendersi “favorevole per quanto attiene alla pianificazione rappresentata dal nuovo Prp nel suo complesso, ad eccezione della pianificazione delle opere foranee allocate nella rada esterna che avrebbero la funzione di proteggere l’ampliamento del V sporgente ed il VI sporgente”.
23.9.2008	Con nota n. 8437/TEC viene trasmesso alla Stm il verbale della riunione del 27 agosto 2009 con le soprintendenze.
14.11.2008	La commissione Via speciale esprime parere positivo, con 13 prescrizioni, ai fini della compatibilità ambientale del progetto definitivo.
3.12.2008	La Stm con nota fax del 3 dicembre 2008 trasmette al concessionario ed all’Autorità portuale i pareri rilasciati da amm.ni ed enti interferiti e richiede la quantificazione economica delle prescrizioni ivi riportate.
9.12.2008	Con nota n. 10851/TEC il concessionario è sollecitato a trasmettere la quantificazione economica delle prescrizioni dei pareri espressi da amministrazioni e enti. Con la stessa nota si richiede che le stime economiche dei lavori aggiuntivi vengano effettuate prendendo in considerazione gli stessi listini dei prezzi presi a riferimento per le progettazioni definitive.
11.12.2008	Taranto Logistica con propria nota in data 11 dicembre 2008 trasmette le quantificazioni economiche richieste dalla Stm.
8.1.2009	La Stm con nota <i>e-mail</i> trasmette copia del parere Mibac.
15.1.2009	Taranto Logistica con propria nota in data 15 gennaio 2009 trasmette la versione definitiva della quantificazione dei maggiori oneri.
22.10.2009	Il Cslpp, su richiesta diretta della Stm n. 39111 del 6 ottobre 2009, esprime un parere sulla “ammissibilità del costo totale di realizzazione delle opere per l’adeguamento dei prezzi contrattuali 2006 al 2008 calcolata dal concessionario secondo quanto stabilito dal Provveditorato interregionale in sede di pubblicazione dell’elenco prezzi 2008”.
20.10.2010	Con delibera di Comitato portuale n. 12, viene adottata la variante al programma oo. pp. che prevede la vasca per fanghi finanziata nel triennio 2011-2013 per un totale di 29 milioni.
18.11.2010	Il Cipe nella seduta del 18 novembre 2010 approva il progetto definitivo di piastra portuale di Taranto e assegna ulteriori 33,6 milioni. L’approvazione contiene numerose prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni, da recepire nel progetto esecutivo e in corso d’opera.
10.6.2011	Con nota n. 23319 del 10 giugno 2011 la Stm comunica che la Corte dei conti ha fatto alcune osservazioni sul progetto. In particolare: 1. richiede una tavola riassuntiva delle interferenze; 2. un nuovo Pef. La Stm invita la Taranto Logistica e l’Autorità portuale a far pervenire con urgenza la documentazione richiesta dalla Corte.
2.8.2011	Viene pubblicata in G.U. n. 178 del 2 agosto 2011 la delibera Cipe n. 104/2010 relativa all’approvazione del progetto definitivo.
25.8.2011	Viene firmato l’atto aggiuntivo rep. n. 443/2011 derivato dall’approvazione Cipe del progetto definitivo.
24.10.2011	Taranto Logistica con propria nota formalizza la consegna degli elaborati di progetto esecutivo.
25.10.2011	Taranto Logistica con propria nota n. 7184 del 25 ottobre 2011 trasmette il Pef asseverato dalla Price Water House Coopers s.p.a. (Pwc) il 14 ottobre 2011.
21.12.2011	Il 10° reparto infrastrutture Bcm di Napoli con nota del 21 dicembre 2011 comunica l’approvazione del progetto di bonifica ordigni bellici.
27.3.2012	Con decreto n. 24 del 26 marzo 2012 è stato approvato il progetto esecutivo in via preliminare, condizionato alla chiusura del procedimento di ottemperanza.
3.4.2012	Il concessionario consegna i progetti agli enti e amministrazioni, per le procedure di ottemperanza previste dalla delibera Cipe n. 104/2010.

Segue allegato 1

ELENCO CRONOLOGICO DEI PRINCIPALI ACCADIMENTI	
5.4.2012	Con nota n. 4538 del 5 aprile 2012 il Mit comunica definitivamente la perenzione del finanziamento di 34.560.006,42 (l. n. 413/1998) in favore dell'intervento di piastra logistica.
31.7.2013	Con decreto n. 77/2013, a conclusione di tutti i procedimenti di ottemperanza, l'Autorità portuale provvede all'approvazione definitiva dei progetti esecutivi.
2.9.2013	Avvio dei lavori formalizzato dall'Autorità portuale con nota n. 8244 del 2 settembre 2013 con decorrenza dal 30 agosto 2013.
26.3.2014	Con decreto n. 43/2014 del 26 marzo 2014 viene nominata la commissione di collaudo in corso d'opera.
25.6.2015	Concessione della proroga di giorni 72 per l'ultimazione dei lavori della piattaforma logistica.
30.6.2015	Con decreto n. 66 del 30 giugno 2015 è stata approvata una variante senza aumento di costo per adeguamento tecnico-normativo di opere ed impianti.
18.7.2016	Con decreto n. 77/2016 del 18 luglio 2016 vengono approvate le modalità di funzionamento del sistema di trattamento e monitoraggio del refluo a mare delle acque di esubero della vasca di contenimento.
11.1.2017	Con decreto n. 3/2017 dell'11 gennaio 2017 viene approvata la variante relativa ai lavori della strada dei moli.
2.9.13-31.1.2017	Emesso Sal n. 17 per l'importo complessivo di 116.216.374,63 (lavori e spese tecniche del concessionario).
2.9.2013-14.7.2017	Effettuate tre visite di collaudo tecnico-amministrativo in corso d'opera e sei visite di collaudo statico in corso d'opera, a cura della commissione all'uopo nominata.
18.7.2017	Emissione del 18° certificato di pagamento per un avanzamento complessivo pari a 122.601.823,35 euro che rappresenta il 56 per cento del finanziamento complessivo.

Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

