



*Ministero  
dello Sviluppo  
Economico*



*Ministero delle  
Infrastrutture e  
dei Trasporti*



*Ministero  
dell'Istruzione,  
dell'Università  
e della Ricerca*



*Regione  
Calabria*



*Consorzio per lo  
Sviluppo Industriale  
della Provincia di  
Reggio Calabria*



*Autorità  
Portuale di  
Gioia Tauro*



*Rete Ferroviaria  
Italiana*

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA REGIONE CALABRIA**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO**

**ARTICOLATO**

28 Settembre 2010



*[Handwritten signatures]*

PREMESSE

**VISTO** l'articolo 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modifiche ed integrazioni che definisce gli accordi che regolano gli interventi che coinvolgono una molteplicità di soggetti pubblici e privati ed implicano decisioni istituzionali e risorse finanziarie a carico delle amministrazioni statali, regionali e delle province autonome nonché degli enti locali;

**VISTO** in particolare l'articolo 2, comma 203 lettera c), della predetta legge, che detta la disciplina della programmazione negoziata, definendo i punti cardine dell'Accordo di Programma Quadro, quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione di un'Intesa Istituzionale di Programma per la definizione di un programma esecutivo d'interventi d'interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'Accordo di programma quadro deve contenere;

**VISTA** la Legge 30 giugno 1998, n. 208, "Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un Fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse" e s.m.i.;

**VISTA** la Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della Legislazione in Materia Portuale";

**VISTO** il Decreto Legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n. 61, ed in particolare l'articolo 15 che integra l'articolo 2, comma 203, lett. b), della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e l'articolo 10, comma 5, del D.P.R. 20 aprile 1994, n. 367;

**VISTO** il Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante: "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59";

**VISTO** il D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, recante "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

**VISTA** la Legge 21 Dicembre 2001, n. 443, recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

**VISTO** il Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della richiamata legge n. 443/2001;

**VISTA** la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), con cui, all'art. 60, viene istituito il Fondo per le Aree Sottoutilizzate (coincidente con l'ambito territoriale delle aree depresse di cui alla Legge n. 208/1998 e al Fondo istituito dall'art. 19, comma 5, del Decreto Legislativo n. 96/1993) attraverso cui si concentra e si dà unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale che, in attuazione dell'articolo 119, comma 5, della Costituzione, sono rivolti al riequilibrio economico e sociale fra aree del Paese;

**VISTO** l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", che dispone che, a partire dal 1 gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico venga dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

**VISTO** l'articolo 1, comma 2, del Decreto Legge 8 maggio 2006, n. 181, convertito nella Legge 17 luglio 2006, n. 233, che trasferisce al Ministero dello Sviluppo Economico le funzioni di cui all'articolo 24, comma 1, lettera c) del Decreto Legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ivi inclusa la gestione del Fondo per le Aree Sottoutilizzate;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 12 aprile 2006, n. 163, "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";

**VISTO** il Decreto Legge del 16 maggio 2008, n. 85, che reca disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell'art. 1, commi 376 e 377, della legge 24 dicembre 2007 n. 244, che ha determinato il trasferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle funzioni, delle risorse finanziarie, strumentali e di personale attribuite al Ministero dei trasporti;

*[Handwritten signatures and stamps]*

*[Circular stamp: MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO - Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e la Crescita]*

*[Handwritten number: 2]*

**VISTA** la Legge Regionale, n. 38/2001 “Nuovo regime giuridico dei Consorzi per le aree, i nuclei e le zone di sviluppo industriale”;

**VISTO** il Libro Bianco dell’Unione Europea del 2001, “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”;

**VISTA** la Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo del 29 aprile 2004 che definisce il quadro di programmazione della politica europea in materia di trasporti e rappresenta il “Master Plan” delle infrastrutture dei trasporti dell’Unione con la definizione dei corridoi di trasporto (fra questi include il Corridoio I, Berlino - Verona - Bologna – Roma - Napoli - Reggio Calabria - Palermo e le Autostrade del Mare) e le priorità di intervento;

**VISTA** la Comunicazione della Commissione Europea COM (2006) 314 “Mantenere l’Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente” che colloca la politica dei trasporti al centro della Strategia di Lisbona per la crescita e l’occupazione e definisce gli obiettivi comunitari in questa materia;

**VISTA** la Strategia dell’Unione Europea in materia di sviluppo sostenibile rinnovata nel 2006 che include tra le sfide principali quella relativa ai trasporti con l’obiettivo generale di garantire sistemi di trasporto calibrati ai bisogni economici, sociali e ambientali della società e minimizzare i riflessi negativi sull’economia, la società e l’ambiente;

**VISTO** il “Pacchetto dell’Unione Europea per il Clima e l’Energia” del 2008, che indica nei trasporti il settore chiave per conseguire gli obiettivi fissati al 2020;

**VISTO** il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato nel marzo 2001 dal Consiglio dei Ministri ed adottato con D.P.R. del 14 marzo 2001;

**VISTO** il Piano per la Logistica adottato con Delibera CIPE n. 44 del 22 marzo 2006 che identifica le linee prioritarie di intervento per l’azione di rilancio del sistema logistico nazionale;

**VISTO** l’Allegato “Opere Infrastrutturali” al Documento di Programmazione Economica-Finanziaria (DPEF) 2009-2013 adottato con Delibera CIPE n. 69 del 4 luglio 2008 e l’omologo allegato al DPEF 2008-2012 approvato con Delibera CIPE n. 45 del 28 giugno 2007 che considera i corridoi paneuropei e nazionali parte di un progetto di sviluppo dei territori che guarda con eguale attenzione sia alle aree più avanzate del Paese, promuovendo la competitività, sia a quelle che ancora soffrono ritardi nei loro livelli di sviluppo, favorendo la coesione;

**VISTO** il Contratto di Programma 2007/2011 per la gestione degli investimenti (aggiornamento 2008) tra Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

**VISTO** il Programma Operativo Nazionale Convergenza “Reti e Mobilità 2007/2013”, approvato con Decisione della Commissione Europea n. C(2007) 6318 del 07.12.07, che ha come finalità la valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo e dei territori del Mezzogiorno ai fini di realizzare una piattaforma logistica quale testa di ponte dell’Unione Europea verso il sud del Mediterraneo, in una logica tesa alla sostenibilità ambientale, alla sicurezza, all’efficienza dei servizi offerti e all’affermazione di processi di sviluppo socio-economico e territoriale;

**VISTO** il Programma Operativo Nazionale “Sicurezza per lo Sviluppo - Obiettivo Convergenza” 2007/2013 approvato con Decisione della Commissione Europea n. C(2007) 3981 del 17.08.2007;

**VISTO** il Programma Operativo Nazionale PON “Ricerca e Competitività” 2007/2013 approvato con Decisione della Commissione Europea n. C(2007) del 21.12.07;

**VISTO** il Programma Operativo Interregionale POIN “Energie Rinnovabili e Risparmio Energetico” 2007/2013 approvato con Decisione della Commissione Europea C(2007) del 20.12.07;

**VISTO** il “Piano Regionale Trasporti”, approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 121 del 3

*[Handwritten signatures and stamps]*

*[Circular stamp: ISTITUTO DELLO SVILUPPO ECONOMICO - Dipartimento per le Politiche di Sviluppo Economico - 3]*

marzo 1997 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria dell'11 aprile 1997;

**VISTA** la deliberazione della Giunta Regionale n. 384 del 30.06.2009 ad oggetto: "Azioni per la Pianificazione Regionale dei Trasporti", con la quale è stata approvata l'articolazione della pianificazione regionale in materia di trasporti – Piano Regionale dei trasporti;

**VISTA** la deliberazione della Giunta Regionale n. 834 del 14.12.2009. con la quale è stato approvato il Documento di Riferimento per la Pianificazione Regionale dei Trasporti per la Regione Calabria;

**VISTO** il Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro elaborato dal Commissario Straordinario del Governo per il Coordinamento delle attività connesse allo sviluppo dell'Area Ampia di Gioia Tauro e approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 marzo 2008 e su cui con Decreto del Presidente della Regione Calabria n. 85 dell'8 aprile 2008 è stata accordata l'"Intesa" prevista dall'art. 2 del decreto del Presidente della Repubblica del 23 maggio 2007;

**VISTO** lo Studio di Fattibilità, previsto dal Protocollo di Intesa sottoscritto il 27 ottobre 2008, predisposto dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria, che individua gli interventi, le localizzazioni, i soggetti attuatori, le risorse necessarie e le procedure, la proprietà delle opere, gli interventi generatori di reddito e previsivi di apposito cofinanziamento da parte degli utilizzatori, le iniziative imprenditoriali in atto o potenziali e quelle più idonee da promuovere unitamente alle infrastrutturazioni necessarie per l'area industriale retroportuale di Gioia Tauro;

**VISTO** il Protocollo di Intesa tra la Regione Calabria, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro e il Consorzio per lo sviluppo industriale della provincia di Reggio Calabria (ASIREG) registrato al n. 1193 in data 17 Settembre 2010, con il quale tra l'altro è assentito, da parte dell'ASIREG, "...l'utilizzo delle aree interessate dal progetto LP-05 'Nuovo terminal intermodale del Porto di Gioia Tauro', nonché di ogni ulteriore parte del territorio, eventualmente interessato, dalla realizzazione dei lavori, dettagliatamente indicati nell'APQ Polo logistico intermodale di Gioia Tauro la cui proprietà dovesse rivelarsi in contestazione...."

**VISTO** il Piano degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II Zona Industriale e delle Aree Consortili connesse al Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, previsto dal Protocollo di Intesa sottoscritto il 27 ottobre 2008, predisposto dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria e approvato con delibera n. 5 del 23 marzo 2009 del Comitato Direttivo del Consorzio;

**VISTO** il parere di coerenza del Piano degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II Zona Industriale e delle Aree Consortili connesse al Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, con le previsioni del Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, prodotto dal Commissario Delegato del Governo per la gestione delle del Piano di sviluppo per il Porto di Gioia Tauro in data 14 maggio 2009 (prot. n. 51/CD/S/10.1);

**VISTO** il Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro, elaborato dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro ai sensi della Legge n. 84/1994 ed in corso di approvazione,

**VISTA** la Delibera CIPE n. 29 del 21 marzo 1997 recante "Disciplina della programmazione negoziata" ed in particolare il punto 1 sull'Intesa Istituzionale di Programma nel quale, alla lettera b), è previsto che gli Accordi di Programma Quadro da stipulare dovranno coinvolgere nel processo di negoziazione gli organi periferici dello Stato, gli enti locali, gli enti subregionali, gli enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato interessato al processo e contenere tutti gli elementi di cui alla lettera c), comma 203, dell'articolo 2 della legge 662/96;

**VISTA** la Delibera CIPE n. 143 del 27 dicembre 2002 che disciplina le modalità e le procedure per l'avvio a regime del sistema CUP (Codice unico di progetto degli investimenti pubblici);

**VISTA** la Delibera CIPE n. 14 del 22 marzo 2006 "Programmazione delle risorse del Fondo per le Aree Sottoutilizzate - FAS mediante le Intese Istituzionali di Programma e gli Accordi di Programma Quadro - APQ" che definisce, fra l'altro, le modalità di stipula e di aggiornamento degli Accordi, di selezione dei

*[Handwritten signatures]*



*[Handwritten signatures on the right margin]*

progetti e di trasferimento delle risorse;

**VISTA** la Delibera CIPE n. 174 del 22 dicembre 2006, di "Approvazione del Quadro Strategico Nazionale" e relativo allegato, concernente "La politica regionale nazionale del FAS nell'ambito della programmazione unitaria della politica regionale per il 2007-2013";

**VISTA** la Delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007 di attuazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013 - Programmazione del Fondo per le Aree Sottoutilizzate, che approva le procedure di attuazione della Programmazione Regionale Unitaria;

**VISTA** la Delibera CIPE n. 1 del 6 marzo 2009 con cui, in attuazione dell'art. 6 quater e ss della Legge n. 133/2008 e dell'art. 18 e ss della Legge n. 2/2009, è stata aggiornata la dotazione del Fondo Aree Sottoutilizzate e sono state assegnate le risorse ai Programmi Strategici Regionali, Interregionali e Obiettivi di Servizio, modificando la predetta Delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2009;

**VISTO** il Quadro Strategico Nazionale (QSN) per la Politica Regionale di Sviluppo 2007/2013 approvato dalla Commissione Europea con decisione CCI 2007 IT 16 1 UNS 001 del 13.VII.2007;

**VISTO** il Programma Operativo Regione Calabria FESR 2007/2013 (CCI N° 2007 IT 161 PO 008) approvato con Decisione della Commissione Europea C(2007) 6322 del 07/12/2007;

**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale n. 881 del 24 dicembre 2007 che prende atto del Programma Operativo Regionale Calabria FESR 2007/2013 approvato dalla Commissione Europea con Decisione n. C(2007) 6322 del 07.12.07;

**VISTO** il Programma Attuativo Regionale cofinanziato dal Fondo Aree Sottoutilizzate 2007/2013 (PAR Calabria FAS 2007/2013) approvato dalla Giunta Regionale, nel suo testo finale, con la Deliberazione n. 564 del 24 agosto 2009 che ha modificato e integrato la Deliberazione della Giunta Regionale n. 157 del 31 marzo 2009;

**VISTA** la Deliberazione n. 359 del 06.08.2009 con cui il Consiglio Regionale della Calabria ha approvato il PAR Calabria FAS 2007/2013;

**VISTO** il D.L. 29 novembre 2008 n. 185 convertito in legge n. 2 del 28 gennaio 2009 che all'art. 20 definisce le norme straordinarie per la velocizzazione delle procedure esecutive di progetti facenti parte del Quadro Strategico Nazionale e simmetrica modifica del relativo regime di contenzioso amministrativo;

**VISTA** l'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta il 19 ottobre 1999 dal Governo e dalla Regione Calabria, pubblicata sul B.U.R.C. n. 123 del 13.12.1999 in edizione straordinaria, che costituisce il quadro di riferimento degli atti di programmazione negoziata che hanno luogo nella Regione ed è lo strumento con il quale sono stabiliti, congiuntamente tra il Governo e la Giunta della Regione, gli obiettivi da conseguire per i quali è indispensabile l'azione congiunta degli organismi predetti;

**CONSIDERATO** che la suddetta Intesa Istituzionale ha individuato i programmi di intervento nei settori di interesse comune, da attuarsi prioritariamente attraverso la stipula di Accordi di Programma Quadro e ha dettato i criteri, i tempi ed i modi per la sottoscrizione degli accordi stessi;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica n. 211 del 3 dicembre 2008, recante il "Regolamento di riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti";

**VISTO** il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti n. 307 del 2 aprile 2009, con il quale sono stati individuati gli Uffici dirigenziali non generali del medesimo Ministero e definite le relative funzioni;

**VISTO** il D.P.R. del 28 Novembre 2008 di organizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico;

**VISTA** la Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma quadro emanata dal Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese e trasmessa alle Amministrazioni regionali con nota n. 0032538 del 9 ottobre 2003;

*[Handwritten signatures]*



**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale n. 59 del 30 gennaio 2007, avente ad oggetto “Adempimenti delibera CIPE n. 3/06 – Riparto programmatico per Settore”, con la quale la Regione Calabria, nell’effettuare il riparto programmatico per settori delle risorse attribuitele dalla citata Delibera CIPE n. 3/2006, ha individuato come interventi di rilievo strategico (opere comprese nel primo programma di infrastrutture strategiche ex legge 443/2001 di cui alla Delibera CIPE n. 121/2001) gli interventi per il Potenziamento dell’Hub Portuale di Gioia Tauro;

**VISTA** la Nota del 31 marzo 2007, trasmessa dalla Regione Calabria ai Soggetti sottoscrittori degli Accordi di Programma Quadro, avente ad oggetto per ogni Accordo o Atto Integrativo la proposta di “Quadro Strategico dell’APQ”, in ottemperanza al punto 2.4.4 della menzionata Delibera CIPE N. 14/06;

**CONSIDERATA** la Nota n. 12625 del 31 maggio 2007, trasmessa dal Servizio per le Politiche di Sviluppo territoriale e le Intese ed avente ad oggetto la condivisione del “Quadro strategico dell’APQ” tra le Amministrazioni e gli Enti coinvolti nel processo negoziale il cui percorso è definito al punto 2 della menzionata Delibera CIPE 14/06;

**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale n. 243 del 23 aprile 2007 “Costituzione del Comitato Regionale di Coordinamento dell’Intesa Istituzionale di Programma e degli Accordi di Programma Quadro”;

**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale n. 426 del 7 luglio 2007 che approva il Regolamento interno del Comitato Regionale di Coordinamento dell’Intesa Istituzionale di Programma e degli Accordi di Programma Quadro;

**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale n. 272 del 25 maggio 2009 che approva la Circolare Regionale inerente le “Modalità di Monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro con riferimento alle modifiche dei dati economici inseriti nel Sistema nazionale Applicativo Intese, alle criticità finanziarie ed al trattamento delle risorse in economia”;

**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale n. 211 del 20 aprile 2009 con cui è stato approvato il Progetto Integrato di Sviluppo Regionale di Valenza Strategica “Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro” e sono state dettate disposizioni in merito alla Istituzione del Tavolo di Partenariato Regionale, la Definizione del Quadro delle Risorse Finanziarie e delle Azioni per l’Avvio del Progetto;

**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale n. 542 del 7 agosto 2009 con cui, al fine di chiarire e specificare meglio la responsabilità degli interventi rientranti nel PISR “Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro” di diretta competenza dell’Autorità Portuale e le interrelazioni con le responsabilità e le attività del Commissario straordinario, è stata rettificata la Deliberazione della Giunta Regionale n. 211/2009 riapprovandone il testo finale comprensivo di tutte le modifiche e integrazioni apportate;

**VISTO** il Protocollo d’Intesa tra il Ministero dello Sviluppo Economico (Direzione generale per l’incentivazione delle attività Imprenditoriali –DGIAI) e la Regione Calabria per l’attuazione del PON “Ricerca e Competitività”, del POI “Energie Rinnovabili e Risparmio Energetico” ed il proseguimento delle linee d’intervento del PON Sviluppo Imprenditoriale Locale 2000-2006, approvato dalla Giunta della Regione Calabria con atto deliberativo n. 528 del 28/07/2010.

**CONSIDERATO CHE:**

- con l’approvazione del Programma Operativo Regione Calabria FESR sono stati previsti impegni di risorse finanziarie nel periodo di programmazione 2007/2013 in linea con le finalità del presente Accordo di Programma quadro ed in attuazione dello stesso risorse finanziarie per l’importo pari a 66.450.000 euro;
- l’Autorità di Gestione del PON “Reti e Mobilità” 2007/2013 ha selezionato con Decreto n. 6650 del 16.06.2009 e con successivo decreto n. 10288 del 27.09.2010, integrativo e modificativo del precedente, i seguenti progetti afferenti al Polo logistico intermodale di Gioia Tauro ammissibili a finanziamento sul Programma Operativo:

*[Handwritten signatures and a circular stamp of the Ministero dello Sviluppo Economico are present at the bottom of the page.]*

- Progetti afferenti al "Porto di Gioia Tauro", contrassegnati nella tabella di cui all'art. 3 del presente accordo con i codici LP-01, LP-02, LP-03, LP-04, LP-05, per un importo complessivo di 80.950.000 euro e quale beneficiario l'Autorità Portuale di Gioia Tauro;
- Progetti afferenti al collegamento ferroviario Gioia Tauro – Taranto – Bari, contrassegnati nella tabella di cui all'art. 3 del presente accordo con i codici RFI-01, RFI-02, RFI-03 RFI-04 RFI-05 per un importo complessivo, riferito al territorio della Regione Calabria, pari a € 280.500.000 e quale beneficiario RFI s.p.a.;

**CONSIDERATO** che è di prossima emanazione la revisione dello strumento Accordo di programma quadro, prevista dalle Delibere CIPE nn. 166/07 e 1/09, e che sono in atto i tavoli partenariali per la definizione di indirizzi inerenti la procedura univoca di monitoraggio degli APQ relative ai cicli di programmazione 2000/2006 e 2007/2013;

**VISTA** la Delibera CIPE 21 dicembre 2007, n. 166 "Attuazione del Quadro strategico nazionale 2007 – 2013 programmazione del Fondo per le aree sottoutilizzate";

**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale n. 168 del 27 febbraio 2010 con cui si è approvata la proposta originaria di APQ "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro";

**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale n. 621 del 20 Settembre 2010 con cui si approva la proposta di APQ "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro" nella rinnovellata versione modificata ed integrata anche con i nuovi interventi ferroviari;

**PRESO ATTO** della relazione tecnica di accompagnamento redatta dal Nucleo Regionale di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici relativamente alla coerenza programmatica, alla fattibilità e alla sostenibilità degli interventi proposti dalla Regione Calabria in ottemperanza al punto 2.5.1 punto a) della stessa Delibera CIPE n. 14/06, trasmessa dalla Regione Calabria e quella successiva trasmessa con nota n.6988 del 27.09.2010.

IL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO,  
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI,  
IL MINISTERO DELL'ISTRUZIONE, DELL'UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA,  
RETE FERROVIARIA ITALIANA  
L'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO,  
IL CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE DELLA PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA  
E  
LA REGIONE CALABRIA  
STIPULANO IL SEGUENTE

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
"POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO"

#### Articolo 1

##### *Recepimento delle Premesse e degli Allegati*

1. Le premesse, l'Allegato 1 (Relazione Tecnica) e l'Allegato 2 (Scheda Intervento) costituiscono parte integrante del presente Accordo di Programma Quadro *Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro*.



## Articolo 2

### Oggetto e Finalità

1. Il presente Accordo si propone la realizzazione e la gestione del *Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro*, attraverso una serie di interventi suddivisi nei seguenti Piani di Azione:
  - Piano di Azione per gli Interventi Infrastrutturali previsti dal Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro;
  - Piano di Azione degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II° Zona Industriale e delle Aree Consortili connesse al Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro;
  - Piano di Azione per Sostenere l'Insediamento di Imprese di Logistica e Industriali nell'Area di Gioia Tauro.
2. L'Accordo mira al raggiungimento dei seguenti obiettivi previsti nel Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro:
  - Preservare la Leadership nel Transshipment;
  - Realizzare un Sistema Intermodale Eccellente, favorendo le condizioni commerciali ed operative per l'incremento delle quote di diversione modale verso il sistema ferroviario al fine di impegnare progressivamente tutta la capacità infrastrutturale che si renderà disponibile con gli interventi previsti;
  - Creare le condizioni per l'insediamento di grandi Operatori della Logistica nazionali ed internazionali attraverso la realizzazione del Polo Logistico Integrato costituito dal:
    - Terminal Leader nel Transshipment;
    - Gateway Ferroviario;
    - Distretto Logistico.

La priorità strategica "Preservare la Leadership nel Transshipment" dovrà essere realizzata attraverso interventi in grado di incidere sulla capacità del Porto, sull'efficacia operativa dei concessionari e delle dogane per:

- ottimizzare meccanismi di incentivo e controllo volti a massimizzare l'efficacia operativa ed il livello di servizio offerti alle Linee/Clienti finali da parte dei concessionari (tempi di turnaround, prezzi, accesso all'intermodalità, etc.);
- finalizzare progetti per l'estensione delle banchine/aree di stoccaggio e valutare la migliore destinazione delle infrastrutture, preliminarmente all'attribuzione delle concessioni attraverso procedure di gara europea;
- ottimizzare i servizi ed il dimensionamento delle Dogane, portando l'ufficio al livello di servizio presente in altri porti in Italia (a tendere in linea con i migliori Standard Europei);
- adeguare, in una prospettiva di crescita del Porto, gli spazi doganali al nuovo layout portuale ed allineare le attività delle Dogane ai nuovi flussi di merci.

La priorità strategica "Realizzare un Sistema Intermodale Eccellente" dovrà essere realizzata in primo luogo attraverso:

- la realizzazione di un Gateway integrato nel sistema ferroviario nazionale attraverso la definizione di un modello gestionale che preveda la finanziabilità delle opere infrastrutturali con risorse pubbliche e l'attribuzione della gestione del terminal mediante procedura di evidenza pubblica;
- la rimozione dei colli di bottiglia sul sistema ferroviario nazionale per sostenere l'incremento delle tracce disponibili (dalle attuali 5 coppie di treni al giorno al potenziale di 20 coppie di treni al giorno) e per permettere il passaggio di contenitori "highcube" sulla linea ferroviaria adriatica;

*[Handwritten signatures and a circular official stamp of the Ministry of Economic Development, Italy, are present at the bottom of the page.]*

- la realizzazione di impianti destinati alla terminalizzazione ferroviaria e delle relative opere di raccordo alla rete ferroviaria nazionale ed al sistema di viabilità portuale, con caratteristiche funzionali in grado di garantire competitività al sistema intermodale, attraverso l'efficienza delle operazioni di scambio nave-ferro.

La priorità strategica "Creare le condizioni per l'insediamento di grandi Operatori Logistici/Industriali Nazionali ed Internazionali" dovrà essere attuata attraverso la realizzazione di un "Distretto Logistico", inteso come insieme di interventi in grado di creare le condizioni necessarie a favorire l'insediamento dei grandi operatori industriali e logistici, in particolare:

- zonizzazione, con definizione delle destinazioni d'uso delle aree retro portuali in coerenza e in conformità con gli indirizzi del Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro;
- lottizzazione in linea con requisiti dei grandi operatori, all'interno di una pianificazione complessiva dedicata di grandi dimensioni;
- definizione delle procedure di insediamento e di gestione agevolate;
- potenziamento dei servizi alle imprese ed alla persona (parcheggi, collegamenti con mezzi pubblici, centro servizi per i marittimi, poste, sportello bancario, mense, hotel);
- promozione del prodotto "Gioia Tauro" presso i principali operatori mondiali del settore (Marketing Territoriale);
- attivazione, nel medio termine, di un secondo Terminal Ferroviario destinato agli usi e alle esigenze specifiche degli Operatori della Logistica.

3. L'Accordo è coerente con gli indirizzi comunitari, nazionali e regionali definiti nei seguenti documenti di riferimento:

- Quadro Strategico Nazionale, Priorità n. 6 "Reti e collegamenti per la mobilità" ed in particolare con gli obiettivi specifici 6.1.1 "Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica integrata, sicura, interconnessa ed omogenea" e 6.1.3 "Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili";
- Quadro Strategico Nazionale, Priorità n. 7 "Competitività dei sistemi produttivi e occupazione" ed in particolare con gli obiettivi specifici 7.2.1 "Migliorare l'efficacia dei servizi alle imprese" e 7.2.2 "Sostenere la competitività dei sistemi produttivi locali favorendo anche la loro internazionalizzazione";
- Programma Operativo Regionale FESR 2007/2013, Asse VI "Reti e Collegamenti per la Mobilità", Obiettivi Operativi: 6.1.2 "Potenziare i Sistemi Regionali Portuale, Aeroportuali e Intermodale-Logistico"; 6.1.3 "Potenziare i Sistemi di Mobilità Sostenibile e di Logistica delle Merci nelle Aree Urbane"; 6.1.4 "Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche, migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili";
- Programma Operativo Regionale FESR 2007/2013, Asse VII "Sistemi Produttivi", Obiettivi Operativi: 7.1.1 "Qualificare e potenziare le infrastrutture produttive materiali e immateriali e sostenere la domanda di servizi innovativi alle imprese"; 7.1.2 "Sostenere l'apertura del sistema produttivo regionale attraverso l'attrazione di investimenti dall'esterno e il miglioramento delle capacità di esportazione delle imprese regionali"; 7.1.5 "Promuovere e sostenere la cooperazione tra le imprese in una logica di filiera o di territorio";
- Programma Operativo Nazionale FESR "Reti e Mobilità" 2007/2013, Asse I "Sviluppo delle Infrastrutture di Trasporto e Logistica di Interesse Europeo e Nazionale"; Asse II "Potenziamento



delle Connessioni tra Diretrici, Nodi e Poli Principali dell'Armatura Logistica delle Aree Convergenza”;

- Programma Operativo Nazionale “Ricerca e Competitività” 2007/2013, Asse I “Sostegno ai Mutamenti Strutturali; Asse II “Sostegno all’Innovazione”;
- Programma Operativo Interregionale “Energie Rinnovabili e Risparmio Energetico” 2007/2013, Asse I “Produzione di energia da fonti rinnovabili”; Asse II “Efficienza energetica ed ottimizzazione del sistema energetico”.

### Articolo 3

#### *Quadro Attuativo ed elenco degli interventi*

1. L’attuazione del presente Accordo è realizzata mediante l’esecuzione di un programma di interventi, riportato nella Tabella A concernente la Sezione Attuativa.
2. I Soggetti Sottoscrittori condividono le linee di intervento ricomprese nel presente Accordo e illustrate nella Relazione Tecnica (Allegato 1) ne riscontrano la coerenza con gli atti di pianificazione e programmazione generale e settoriale di rispettiva competenza.
3. I singoli interventi sono illustrati in dettaglio nella Relazione Tecnica (Allegato 1). Le parti convengono che, in base a quanto previsto dalla delibera CIPE 166/07 e s.m.i., i singoli interventi saranno obbligatoriamente da inserire nella Banca dati unitaria ubicata presso il Ministero dell’Economia e delle Finanze – Ragioneria generale dello Stato – IGRUE.
4. Le parti convengono che le procedure che attualmente regolano il funzionamento degli Accordi di programma quadro saranno automaticamente sostituite con la nuova disciplina prevista dalla revisione degli Accordi di programma quadro di prossima emanazione.

*[Handwritten signatures and a circular official stamp of the Ministry of Economic Development and Regional Affairs, Department for Regional Policies]*

TABELLA A - ELENCO INTERVENTI IN SEZIONE ATTUATIVA

Codice	Titolo Intervento	Ente Attuatore	Fonte Finanziaria				Importo (Euro)
			PON Reti per la Mobilità 2007/2013	PON Ricerca e Competitività 2007/2013	POR Calabria FESR 2007/2013	Soggetto Attuatore o Gestore	
LP-01	Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con la riconfigurazione della struttura a tergo.	Autorità Portuale di Gioia Tauro	8.980.000				8.980.000
LP-02	Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante tratto D del porto di Gioia Tauro e realizzazione della terza via di corsa.	Autorità Portuale di Gioia Tauro	25.000.000				25.000.000
LP-03	Completamento e sviluppo del comparto Nord - Viabilità, capannoni e reti elettriche nell'area portuale di Gioia Tauro.	Autorità Portuale di Gioia Tauro	20.000.000				20.000.000
LP-04	Lavori di adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti di banchina Nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei canali.	Autorità Portuale di Gioia Tauro	6.970.000				6.970.000
LP-05	Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro	Autorità Portuale di Gioia Tauro	20.000.000				20.000.000
LP-06	Studio Fattibilità "Layout Funzionale e Fisico delle Infrastrutture Retroportuali" e primi interventi prioritari.	Regione Calabria			17.350.000		17.350.000
AP-01	Marketing & Promozione del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro e Studio di Fattibilità del World Trade Center.	Regione Calabria			3.000.000		3.000.000

APQ POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO

Codice	Titolo Intervento	Ente Attuatore	Fonte Finanziaria				Importo (Euro)
			PON Reti per la Mobilità 2007/2013	PON Ricerca e Competitività 2007/2013	POR Calabria FESR 2007/2013	Soggetto Attuatore o Gestore	
AP-02	Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro (Contratti di Investimento).	Regione Calabria			25.000.000		25.000.000
AP-03	Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro finalizzati alla riduzione dei consumi energetici attraverso interventi di efficienza energetica e dell'uso delle fonti rinnovabili.	Regione Calabria			5.000.000		5.000.000
MS-01	Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.	Ministero dello Sviluppo Economico	25.000.000				25.000.000
MS-02	Definizione e valutazione dei livelli di servizio, degli interventi normativi e dei regimi di aiuto necessari per sostenere gli operatori privati per il trasporto su ferro delle merci da e per il Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.	Regione Calabria			100.000		100.000
RIC-01	Polo di Innovazione "Trasporti e Logistica" di Gioia Tauro - Infrastrutture di Ricerca, Laboratori e Servizi.	Regione Calabria			5.000.000	5.000.000	10.000.000
URB-01	Centro servizi e accoglienza ai marittimi.	Regione Calabria			9.000.000		9.000.000
PR-01	Infrastrutture e servizi di telecomunicazione a banda larga.	Regione Calabria			2.000.000	2.000.000	4.000.000
RF-01	Collegamento Ferroviario Gioia Tauro-Taranto-Bari Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)	RFI	65.000.000				65.000.000



APQ POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO

Codice	Titolo Intervento	Ente Attuatore	Fonte Finanziaria				Importo (Euro)
			PON Reti per la Mobilità 2007/2013	PON Ricerca e Competitività 2007/2013	POR Calabria FESR 2007/2013	Soggetto Attuatore o Gestore	
RF-02	Collegamento Ferroviario Gioia Tauro- Taranto- Bari Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia Reggio Calabria Costruzione della nuova SSE (SottoStazione Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento della SSE di Sambiasi	RFI	18.500.000			18.500.000	
RF-03	Collegamento Ferroviario Gioia Tauro- Taranto- Bari Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia Reggio Calabria ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme	RFI	18.000.000			18.000.000	
RF-04	Collegamento Ferroviario Gioia Tauro- Taranto- Bari Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario	RFI	26.000.000			26.000.000	
RF-05	Collegamento Ferroviario Gioia Tauro- Taranto- Bari I Fase potenziamento tratta Metaponto-Sibari -Bivio S.Antonello	RFI	153.000.000			153.000.000	
TOTALE			<b>361.450.000</b>	<b>25.000.000</b>	<b>66.450.000</b>	<b>7.000.000</b>	<b>459.900.000</b>



**Articolo 4***Copertura Finanziaria*

1. Il valore complessivo del presente Accordo, costituito dal valore complessivo degli interventi inseriti nella sezione attuativa (Tabella A, art. 3), ammonta a € 459.900.000 la cui copertura finanziaria è assicurata dalle seguenti fonti finanziarie:

Tabella B: Quadro Finanziario dell'Accordo

<b>FONTI FINANZIARIE</b>	<b>Importi in Euro</b>
PON "Reti e Mobilità" 2007/2013	361.450.000
PON "Ricerca e Competitività" 2007/2013	25.000.000
POR Calabria FESR 2007/2013	66.450.000
Soggetti Attuatori / Gestori	7.000.000
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>459.900.000</b>

2. Al fine di ottimizzare l'utilizzo tempestivo delle risorse la Direzione Generale per il sostegno delle attività imprenditoriale si riserva di sostituire le risorse finanziarie relative al PON "Ricerca e Competitività" 2007-2013 con le risorse liberate del PON SIL 2000-2006, assicurando comunque la copertura dei 25.000.000 euro così come stabilito nel presente Accordo

**Articolo 5***Trasferimento delle risorse ed economie - Informazione al Responsabile dell'Accordo*

1. Il Responsabile del presente Accordo dovrà essere tenuto informato delle convenzioni sottoscritte tra l'Autorità di Gestione e gli Enti attuatori e dovrà essere informato con apposita comunicazione dei trasferimenti effettuati in base allo stato di avanzamento lavori. Per gli interventi a valere sul PON Reti e Mobilità 2007/2013, si applica il successivo comma 3.
2. Il Responsabile dell'Accordo dovrà, altresì, essere informato sulla presenza di eventuali economie e ne dovrà darne tempestiva comunicazione al Tavolo dei sottoscrittori. La riprogrammazione delle suddette economie seguirà le regole previste dai programmi che finanziano gli interventi. Per gli interventi a valere sul PON Reti e Mobilità 2007/2013, si applica il successivo comma 4.
3. Relativamente agli interventi di propria competenza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si impegna a mettere a disposizione del Responsabile dell'Accordo i dati di avanzamento procedurale, comprese le convenzioni stipulate con i beneficiari, fisico e finanziario, così come derivanti dal sistema di monitoraggio del PON Reti e Mobilità 2007/2013. Tali informazioni, aggiornate bimestralmente, saranno fornite su richiesta del Responsabile medesimo o secondo apposita modalità da concordarsi tra le parti.
4. Nel quadro informativo di cui al precedente punto 3 si intendono comprese le informazioni relative all'eventuale verificarsi di variazioni all'importo dei progetti di cui alla tab. A del precedente art. 3, siano esse in aumento o in diminuzione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si impegna a notificare al Responsabile dell'Accordo tutti i provvedimenti di rimodulazione che si renderanno necessari nell'arco temporale di attuazione del PON Reti e Mobilità 2007/2013 e a tal fine inserirà il suddetto Responsabile tra i componenti del Comitato di Sorveglianza muniti di potere consultivo



Articolo 6

Quadro Programmatico

1. Il presente Accordo, oltre agli Interventi inseriti nella Sezione Attuativa, di cui alla precedente Tabella A, prevede anche determinati Interventi nella sezione Programmatica (Tabella C) coerenti con gli obiettivi e i criteri dell'Accordo, ma che non dispongono delle condizioni tecniche e amministrative (progettazione preliminare) ovvero della risorse finanziarie per essere immediatamente attivati.
2. Gli interventi di cui al precedente comma sono opportunamente descritti nella Relazione Tecnica e prevedono un costo stimato di realizzazione pari a € 145.000.000.
3. Tali interventi passeranno dalla fase programmatica a quella attuativa, allorché saranno maturate le condizioni tecnico-amministrative ovvero saranno reperite le fonti di finanziamento per renderli attuabili.
4. Il passaggio tra le due sezioni avverrà con approvazione del Tavolo dei Sottoscrittori ai sensi del punto 1.1.2 lettera c) della Delibera CIPE 14/2006, su proposta del Soggetto Responsabile dell'Accordo. Le parti convengono, altresì, che le competenze del Tavolo dei sottoscrittori e le relative procedure saranno modificate automaticamente in aderenza alla revisione della normativa sugli Accordi di programma quadro di prossima emanazione.
5. Le parti convengono che in base a quanto previsto dalla delibera CIPE n. 166/07 e s.m.i., i singoli interventi saranno obbligatoriamente da inserire nella Banca dati unitaria ubicata presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze – Ragioneria generale dello Stato – IGRUE. Seguiranno questa stessa procedura anche gli interventi che passeranno dalla sezione programmatica a quella attuativa.
6. Le parti si impegnano a valutare l'eventuale allocazione delle ulteriori risorse derivanti da economie sul PON "Reti per la Mobilità" 2007/2013 prioritariamente sull'Intervento Comparto Sud: realizzazione dell'intervento Banchina Sud (terminal multipurpose) di € 21.000.000 e in subordinate dell'intervento piazzale a servizio del terminal multipurpose pari a € 33.000.000, secondo le regole previste per la programmazione delle risorse comunitarie.

TABELLA C - ELENCO INTERVENTI IN SEZIONE PROGRAMMATICA

Codice	Titolo Intervento	Ente Attuatore	Importo (Euro)
LP-07	Sperimentazione in Calabria del Modulo HW/SW base per le Piattaforme Regionali UIRNet.	Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - UIRNet	1.000.000
LP-08	Banchina Sud (Terminal Multipurpose).	Autorità Portuale di Gioia Tauro	21.000.000
LP-09	Comparto Sud: realizzazione del piazzale a servizio del terminal multipurpose.	Autorità Portuale di Gioia Tauro	33.000.000
LP-10	Terminal Intermodale a servizio della II Zona Industriale dell'Agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando.	Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria	30.000.000
AP - 04	Realizzazione del World Trade Center.	Regione Calabria	10.000.000
AP - 05	Sistema automatico per la movimentazione e il dispacciamento delle merci.	Regione Calabria	30.000.000
RIC-02	Polo di Innovazione "Trasporti e Logistica" di Gioia Tauro – Progetti di Ricerca Industriale.	Regione Calabria	5.000.000
RIC-03	Polo di Innovazione "Trasporti e Logistica" di Gioia Tauro – Laboratorio Pubblico-Privato.	MIUR	15.000.000
<b>TOTALE</b>			<b>145.000.000</b>



Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials on the left.

Articolo 7

*Impegni dei Soggetti Sottoscrittori e Governance dell'Accordo*

1. I soggetti sottoscrittori, ciascuno per quanto concerne gli interventi di propria attuazione, si impegnano a trasmettere entro 30 giorni dalla stipula del presente Accordo al Sistema Nazionale di monitoraggio dell'Ispettorato Generale per i rapporti finanziari con l'unione europea (IGRUE) – Ragioneria Generale dello Stato – Ministero dell'Economia e delle Finanze, i dati informatici validati “alla data della stipula” per ciascuna scheda progetto.
2. La scheda progetto, che costituisce l'allegato 2 del presente Accordo, richiama a fini esemplificativi l'elenco delle informazioni da trasmettere alla Banca dati di cui al comma precedente ma non costituisce il supporto informatico richiesto dall'IGRUE.
3. Le informazioni validate saranno recepite dal MiSE-DPS-DGPRUN tramite il predetto Sistema Nazionale di monitoraggio con la stampa delle schede progetto che saranno acquisite agli atti dell'APQ. Nelle more della messa a punto delle procedure informatiche di colloquio tra l'IGRUE-RGS-MEF e la DGPRUN-DPS-MiSE, questa ultima Amministrazione si riserva di richiedere ai soggetti copia del “files validati alla stipula” trasmessi all'IGRUE.
4. Le parti convengono la costituzione del Tavolo dei sottoscrittori, ai sensi e con le procedure previste dal punto 1.1.2 della Delibera CIPE n. 14/06, composto dai firmatari o da loro delegati.
5. Le parti convengono, altresì, che le competenze del Tavolo dei sottoscrittori e le relative procedure saranno modificate automaticamente a seguito della revisione normativa degli Accordi di programma quadro di prossima emanazione, in coerenza con quanto stabilito in merito dalle disposizioni che disciplinano le singole fonti di finanziamento
6. Ciascun soggetto sottoscrittore del presente Accordo si impegna, nello svolgimento dell'attività di propria competenza:
  - a) a rispettare i termini concordati ed indicati nelle schede di intervento allegate al presente Accordo;
  - b) ad utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, ed in particolare, con il ricorso, laddove sia possibile, agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa, eventualmente facendo ricorso agli accordi previsti dall'articolo 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241;
  - c) a procedere periodicamente al monitoraggio ed alla verifica dell'Accordo e, se necessario, a proporre, per il tramite del Soggetto Responsabile dell'attuazione gli eventuali aggiornamenti da sottoporre al Tavolo dei Sottoscrittori e, in caso di problematiche ivi non risolte, al Comitato Intesa Paritetico così come previsto al punto 1.1.1 della Delibera CIPE n.14/06;
  - d) ad attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo, per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;
  - e) a porre in essere ogni misura necessaria per la programmazione, la progettazione e l'attuazione delle azioni concordate, secondo le modalità previste nell'Accordo;
  - f) a rimuovere, in ognuna delle fasi del procedimento di realizzazione degli interventi, ogni eventuale elemento ostativo alla realizzazione degli stessi;
  - g) a condividere il monitoraggio, ognuno per le proprie competenze, in relazione alla revisione dello strumento dell'Accordo di programma quadro, prevista dalle Delibere CIPE nn. 166/07 e 1/09 di prossima emanazione, nonché ai nuovi indirizzi inerenti la procedura univoca di monitoraggio degli APQ dei cicli di programmazione 2000/2006 e 2007/2013, in corso di individuazione da parte dei tavoli partenariali.



h

l

g

**Articolo 8**

*Soggetto Responsabile dell'Attuazione dell'Accordo*

1. La Responsabilità del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione dell'Accordo di Programma Quadro "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro" è affidata al Dirigente Generale pro tempore del Dipartimento n. 9 "Infrastrutture - Lavori Pubblici - Politiche della Casa - E.R.P. - A.B.R. - Risorse Idriche - Ciclo integrato delle Acque", che opererà di concerto con il Dirigente Generale pro tempore del Dipartimento n. 5 "Attività Produttive" della Regione Calabria.
2. Al Responsabile dell'Accordo vengono conferiti i seguenti compiti:
  - a) rappresentare in modo unitario gli interessi dei Soggetti Sottoscrittori;
  - b) coordinare il processo complessivo di realizzazione degli interventi previsti nel presente Accordo attivando le risorse tecniche e organizzative necessarie alla sua attuazione;
  - c) promuovere, in via autonoma o su richiesta dei responsabili dei singoli interventi, le iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni e degli obblighi da parte dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo, provvedendo in particolare alla stipula di specifiche convenzioni con i soggetti attuatori stessi;
  - d) garantire il monitoraggio sullo stato di attuazione dell'Accordo, da effettuarsi secondo le modalità indicate dal Ministero dello sviluppo economico;
  - e) adeguare le proprie competenze inerenti il monitoraggio alla revisione dello strumento dell'Accordo di programma quadro, prevista dalle Delibere CIPE nn. 166/07 e 1/09 e di prossima emanazione, nonché ai nuovi indirizzi inerenti la procedura univoca di monitoraggio degli APQ dei cicli di programmazione 2000/2006 e 2007/2013, in corso di individuazione da parte dei tavoli partenariali;
  - f) curare, al primo monitoraggio dell'Accordo, l'inserimento del CUP (codice unico di progetto) per ciascuna delle schede attività/intervento implementate nell'Applicativo Intese, ove non già inserito, e, a tal fine, richiederne in tempi utili l'attribuzione, direttamente o per il tramite di idoneo soggetto pubblico abilitato (cosiddetto Concentratore);
  - g) individuare ritardi e inadempienze assegnando al soggetto inadempiente, se del caso, un congruo termine per provvedere; decorso inutilmente tale termine, segnalare tempestivamente l'inadempienza al Tavolo dei sottoscrittori, il quale provvede secondo le disposizioni vigenti in materia;
  - h) provvedere, mediante attività di conciliazione, a dirimere tutte le controversie che insorgono tra i soggetti partecipanti all'Accordo, secondo le modalità previste dalla richiamata Delibera CIPE n. 14/2006 e successive modifiche ed integrazioni;
  - i) comunicare ai Soggetti Responsabili di Intervento, nei modi e nelle forme di rito, i relativi compiti;
  - j) a promuovere specifici Accordi di Programma a norma dell'art.11 della L.R 19/2001 o altri atti equivalenti, finalizzati a coordinare, nel dettaglio, gli impegni dei vari soggetti pubblici nelle attività di competenza volte alla realizzazione degli interventi inclusi nel presente Accordo.

**Articolo 9**

*Soggetto Responsabile dell'Attuazione del Singolo Intervento*

1. Per ogni intervento in attuazione, la Regione si impegna, entro la prima sessione di monitoraggio utile, a individuare il Soggetto responsabile dell'intervento, nominato su indicazione del soggetto responsabile dell'Accordo, laddove possibile nella persona del responsabile del procedimento relativo all'intervento, ai sensi del D. Lgs. 163/2006 e del suo regolamento di attuazione. Il nominativo del



Soggetto responsabile, così individuato, dovrà essere inserito nelle apposite schede informatiche di monitoraggio

2. Il responsabile dell'intervento ha il compito di:
  - a) porre in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti;
  - b) pianificare, organizzare e controllare il processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento attraverso la previsione dei tempi, delle fasi, delle modalità e dei punti - cardine, adottando un modello metodologico di pianificazione e controllo riconducibile al Project Management;
  - c) monitorare costantemente l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti coinvolti nella realizzazione dell'intervento, ponendo in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti e segnalando al responsabile dell'Accordo gli eventuali ritardi e/o ostacoli tecnico-amministrativi che ne dilazionano e/o impediscono l'attuazione;
  - d) assicurare e garantire il completo inserimento dei dati relativi al presente Atto nella Banca dati unitaria relativa al Sistema di monitoraggio nazionale secondo i nuovi indirizzi inerenti la procedura univoca di monitoraggio degli APQ dei cicli di programmazione 2000/2006 e 2007/2013, in corso di individuazione da parte dei tavoli partenariali;
  - e) trasmettere al Soggetto Responsabile dell'Accordo la scheda-intervento unitamente ad una relazione esplicativa contenente la descrizione dei risultati conseguiti, le azioni di verifica svolte, l'indicazione di ogni eventuale ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni correttive, nonché ogni altra informazione richiesta dal Responsabile dell'Accordo;
  - f) fornire al responsabile dell'Accordo ogni altra informazione necessaria, utile a definire lo stato di attuazione dell'intervento;
  - g) consegnare, in particolare, al Soggetto Responsabile dell'attuazione dell'Accordo, su sua richiesta, gli elaborati progettuali, il cronoprogramma dei lavori, nonché gli atti amministrativi di impegno alla realizzazione dell'intervento, atti amministrativi di impegno delle risorse finanziarie e ogni altra documentazione attinente l'intervento.
3. Si precisa che i progetti relativi agli interventi ferroviari contrassegnati con i codici RF 02; RF 03 nella Tabella A di cui all'art. 3 del presente Accordo sono soggetti all'iter approvativo previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (Legge Obiettivo). Pertanto, dovrà essere assicurato il necessario raccordo con la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nelle cui competenze ricade l'iter tecnico-amministrativo finalizzato all'approvazione da parte del CIPE dei progetti medesimi.

## Articolo 10

### *Ulteriori Interventi*

1. Con successivi Atti integrativi, tenuto anche conto degli esiti del monitoraggio, si potrà procedere a definire eventuali ulteriori iniziative coerenti con le finalità del presente Accordo finalizzando a tal fine gli ulteriori fondi statali, regionali comunitari e privati che si rendessero disponibili.



## Articolo 11

### *Inerzie, Ritardi e Inadempienze*

1. L'esercizio dei poteri sostitutivi si applica in conformità con quanto previsto dall'ordinamento vigente, in coerenza con quanto eventualmente stabilito in merito dalle disposizioni che disciplinano le singole fonti di finanziamento.
2. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostantiva riferite alla verifica e al monitoraggio da parte dei soggetti responsabili di tali funzioni costituiscono agli effetti del presente Accordo, fattispecie di inadempimento.
3. Nel caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, il Responsabile dell'Accordo invita il soggetto, al quale il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento sono imputabili, ad assicurare che la struttura da esso dipendente adempia entro un termine prefissato.
4. Il soggetto sottoscrittore cui è imputabile l'inadempimento è tenuto a far conoscere, entro il termine prefissato dal Responsabile dell'Accordo, le iniziative a tal fine assunte ed i risultati conseguiti.
5. In caso di ulteriore inottemperanza, il Responsabile dell'Accordo invia gli atti, con relazione motivata, al Tavolo dei Sottoscrittori, formulando, se del caso, una proposta delle misure da adottare in via sostitutiva;
6. Il Tavolo dei Sottoscrittori, ove non riuscisse a risolvere le problematiche sottoposte, invia gli atti al Comitato Intesa Paritetico, ai sensi della Delibera CIPE n.14/06.

## Articolo 12

### *Collegamenti funzionali*

1. Le Parti si danno atto della necessità funzionale di armonizzare quanto previsto dal presente Accordo con gli altri Accordi di Programma Quadro previsti dall'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritti o da sottoscrivere stipulati nelle materie di specifico interesse, ed in particolare con l'APQ Sicurezza e Legalità, per il quale la Regione si impegna a proporre iniziative relative alla sicurezza e legalità anche per gli interventi previsti dal presente Accordo, quali:
  - a) controllo preventivo ed in itinere di eventuali condizionamenti negli appalti e subappalti di esecuzione dei lavori, servizi e forniture e nella conduzione dei cantieri;
  - b) controllo del rischio di infiltrazioni criminali nell'affidamento delle aree e nella gestione d'impresa;
  - c) definizione e applicazione di accordi di sicurezza finalizzati al presidio delle aree e delle reti di comunicazioni in/out, nonché alla salvaguardia dei siti e delle opere infrastrutturali previste nelle aree industriali per una sicura fruibilità del bene;
  - d) concertazione, con la partecipazione delle Parti sociali e della società civile, di protocolli di legalità articolati per azioni di prevenzione e contrasto delle fenomenologie criminose nel tessuto economico e produttivo regionale;
  - e) implementazione di progetti per l'emersione del lavoro sommerso e del lavoro irregolare e per l'applicazione della normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.

## Articolo 13

### *Procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti tra i Soggetti*

1. In caso di insorgenza di conflitti, tra due o più soggetti partecipanti all'Accordo sottoscritto, in



merito alla interpretazione ed attuazione dello stesso, il Tavolo dei Sottoscrittori, su segnalazione del Responsabile dell'Accordo, ovvero su istanza di uno dei soggetti interessati dalla controversia, ovvero anche d'ufficio, in coerenza con quanto stabilito in merito dalle disposizioni che disciplinano le singole fonti di finanziamento, convoca le Parti in conflitto per l'esperimento di un tentativo di conciliazione.

2. Qualora in tale sede si raggiunga un'intesa idonea a comporre il conflitto, si redige processo verbale nel quale sono riportati i termini della conciliazione. La sottoscrizione del verbale impegna i firmatari all'osservanza dell'accordo raggiunto.
3. Diversamente, la procedura di risoluzione dei conflitti sarà attuata a seguito della revisione dello strumento dell'Accordo di programma quadro, prevista dalle Delibere CIPE nn. 166/07 e 1/09 di prossima emanazione ed in conformità dei nuovi indirizzi inerenti la procedura univoca di monitoraggio degli APQ dei cicli di programmazione 2000/2006 e 2007/2013, in corso di individuazione da parte dei tavoli partenariali.

#### Articolo 14

##### *Disposizioni Generali e Finali*

1. Il presente Accordo di Programma Quadro è vincolante per tutti i Soggetti sottoscrittori.
2. Le disposizioni contenute nel presente Accordo integrano e innovano le disposizioni eventualmente contenute in accordi, patti e analoghe fattispecie negoziali, strettamente inerenti ai programmi e agli interventi oggetto dell'Accordo medesimo, eventualmente stipulate anteriormente tra i soggetti sottoscrittori.
3. Possono aderire all'Accordo stesso altri soggetti pubblici e privati rientranti tra quelli individuati alla lettera b) del punto 1.3 della Delibera CIPE 21 marzo 1997, la cui partecipazione sia rilevante per la compiuta realizzazione dell'intervento previsto dal presente Accordo secondo le procedure previste dalla Delibera CIPE 14/2006.
4. L'adesione successiva determina i medesimi effetti giuridici della sottoscrizione originale.
5. L'Accordo ha durata fino al completamento degli interventi in esso previsti, è prorogabile e può essere modificato o integrato per concorde volontà dei partecipanti in conformità ai principi di verifica e aggiornamento dell'Intesa, previa approvazione da parte del Tavolo dei Sottoscrittori.
6. Qualora l'inadempimento di una o più delle Parti sottoscrittrici comprometta l'attuazione di un intervento previsto nell'Accordo, sono a carico del soggetto inadempiente le spese sostenute dalle altre parti per studi, piani, progetti e attività poste in essere al fine esclusivo di mantenere gli impegni assunti con l'Accordo stesso.
7. Alla scadenza dell'Accordo, ovvero allorquando se ne presenti la necessità, il Tavolo dei Sottoscrittori, su segnalazione del Responsabile dell'Accordo, è incaricato della risoluzione delle eventuali incombenze derivanti dalla sussistenza di rapporti pendenti e di attività non ultimate.

Roma, 28 settembre 2010

**MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO**  
DIPARTIMENTO DELLE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
Direzione Generale per la politica regionale unitaria nazionale

Il Direttore Generale

*Dott. Vincenzo Donato*

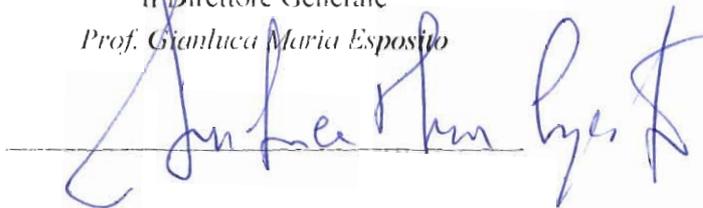


20

Direzione Generale per l'Incentivazione delle Attività Imprenditoriali

Il Direttore Generale

*Prof. Gianluca Maria Esposito*

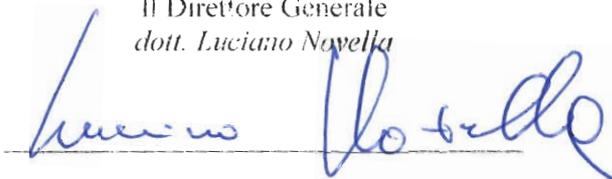


**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione e i Progetti Internazionali

Il Direttore Generale

*dott. Luciano Novella*



**MINISTERO DELL'ISTRUZIONE, DELL'UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA**

DIPARTIMENTO PER L'UNIVERSITÀ, L'ALTA FORMAZIONE ARTISTICA, MUSICALE E COREUTICA E PER LA RICERCA

Direzione Generale per il Coordinamento e lo Sviluppo della Ricerca

Il Direttore Generale

*Dott. Antonio Agostini*

*dott. Fabio Filocamo (per delega)*



**RETE FERROVIARIA ITALIANA**

Amministratore Delegato

*ing. Michele Mario Elia*

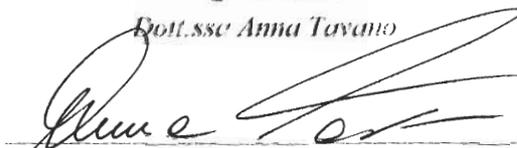


**REGIONE CALABRIA**

DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE NAZIONALE E COMUNITARIA

Il Dirigente Generale

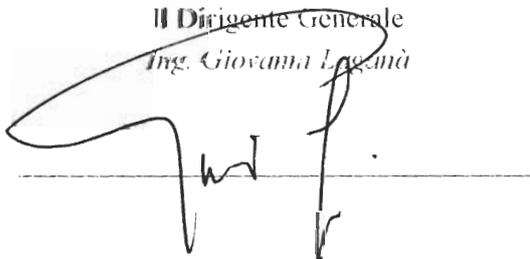
*Dott.ssa Anna Taviano*



DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, LAVORI PUBBLICI, POLITICHE DELLA CASA,  
ERP, ABR, RISORSE IDRICHE, CICLO INTEGRATO DELLE ACQUE

Il Dirigente Generale

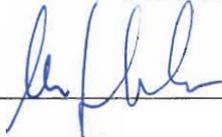
*Ing. Giovanna Legnani*



DIPARTIMENTO ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Il Dirigente Generale

*Dott.ssa Maria Grazia Nicolò*

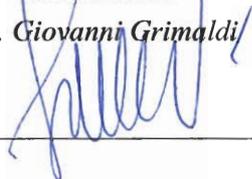


---

AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

Il Presidente

*Ing. Giovanni Grimaldi*

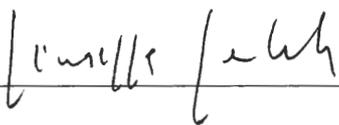


---

CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE  
DELLA PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA

Il Presidente

*Dott. Giuseppe Gentile*



---

Il Direttore Generale

*Dott. Francesco Cosentino*



---



*Ministero dell'Istruzione Università e Ricerca*

DIPARTIMENTO PER L'UNIVERSITÀ, L'ALTA FORMAZIONE ARTISTICA, MUSICALE E COREUTICA E PER LA RICERCA  
Direzione Generale per il Coordinamento e lo Sviluppo della Ricerca

prot. RI/8631/2010

DELEGA

Io sottoscritto Dott. Antonio AGOSTINI, Direttore Generale della Direzione per il Coordinamento e lo Sviluppo della Ricerca del Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca, delego il Dott. Fabio Filocamo Dirigente dell'Ufficio VI della stessa Direzione Generale, a sottoscrivere, in data 28 settembre 2010, l'Accordo di Programma Quadro "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro".

Roma, 27 settembre 2010

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Antonio Agostini)

Ministero dello Sviluppo  
Economico  
Dipartimento per le Politiche di  
Sviluppo  
Prot. n. 0013611-E  
del. 28/09/2010  
REGISTRO UFFICIALE  
001500078139





Ministero  
dello Sviluppo  
Economico

Ministero delle  
Infrastrutture e  
dei Trasporti

Ministero  
dell'Istruzione,  
dell'Università  
e della Ricerca

Regione  
Calabria

Consorzio per lo  
Sviluppo Industriale  
della Provincia di  
Reggio Calabria

Autorità  
Portuale di  
Gioia Tauro

Rete Ferroviaria  
Italiana

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA REGIONE CALABRIA**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO**

ALLEGATO 1  
RELAZIONE TECNICA

28 Settembre 2010



*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*

<b>1. SISTEMA PORTUALE DI GIOIA TAURO.....</b>	<b>4</b>
1.1 INFORMAZIONI GENERALI .....	4
1.2 DATI TECNICI .....	7
1.3 PRINCIPALI TAPPE NELLO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI.....	7
1.4 DOMANDA ATTUALE DI MOVIMENTAZIONE DI CONTAINER .....	9
<b>Gli interventi ferroviari.....</b>	<b>10</b>
<b>2. NORMATIVA E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO.....</b>	<b>11</b>
<b>3. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DEL POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO .....</b>	<b>15</b>
3.1. PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO PER L'AREA AMPIA DI GIOIA TAURO.....	15
3.2. PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI GIOIA TAURO.....	16
3.3. PIANO DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PER LO SVILUPPO DELLA II <sup>A</sup> ZONA INDUSTRIALE E DELLE AREE CONSORTILI .....	20
3.4. DISTRETTO TECNOLOGICO DELLA LOGISTICA .....	21
3.5. PROGETTO INTEGRATO DI SVILUPPO URBANO "CITTÀ PORTO DI GIOIA TAURO".....	22
3.6. SISTEMA INTEGRATO DI SICUREZZA PER LO SVILUPPO DELL'AREA AMPIA DI GIOIA TAURO....	23
3.7. DELIBERA CIPE N. 89/2003 .....	23
<b>4. ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO .....</b>	<b>25</b>
4.1 INTERVENTI IN SEZIONE ATTUATIVA.....	25
4.1.1. LP/01 - Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con la riconfigurazione della struttura a tergo .....	26
4.1.2. LP/02 - Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante tratto D del Porto di Gioia Tauro e realizzazione della terza via di corsa .....	27
4.1.3. LP/03 - Completamento e sviluppo del comparto nord – Viabilità, capannoni e reti elettriche nell'area portuale di Gioia Tauro .....	29
4.1.4. LP/04 - Lavori di adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti di banchina Nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei canali .....	31
4.1.5. LP/05 - Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro.....	32
4.1.6. LP/06 - Studio Fattibilità "Layout funzionale e fisico delle infrastrutture retroportuali e primi interventi prioritari".....	34
4.1.7. AP/01 - Marketing & Promozione del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro e Studio di Fattibilità del World Trade Center. ....	37
4.1.8. AP/02 - Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro (Contratti di Investimento). ....	41
4.1.9. AP/03 - Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro finalizzati alla riduzione dei consumi energetici attraverso interventi di efficienza energetica e dell'uso delle fonti rinnovabili.....	46

## APQ POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO

4.1.10.	MS/01 - Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.....	47
4.1.11.	MS/02 - Definizione e valutazione dei livelli di servizio, degli interventi normativi e dei regimi di aiuto necessari per sostenere gli operatori privati per il trasporto su ferro delle merci da e per il Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro. ....	51
4.1.12.	RIC/01 - Polo di Innovazione “Trasporti e Logistica” di Gioia Tauro .....	53
4.1.13.	URB/01 - Centro servizi e accoglienza ai marittimi .....	55
4.1.14.	PR/01 - Infrastrutture e servizi di telecomunicazione a banda larga.....	56
4.1.15.	RF-01 Collegamento Ferroviario Gioia Tauro – Taranto - Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie). ....	57
4.1.16.	RF-02 – Collegamento Ferroviario Gioia Tauro – Taranto - Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria. Costruzione della nuova SSE (Sotto Stazione Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento della SSE di Sambiasse. ....	58
4.1.17.	RF-03 - Collegamento Ferroviario Gioia Tauro- Taranto- Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia Reggio Calabria - ACS e PRG stazione di Lamezia Terme. ....	60
4.1.18.	RF-04 - Collegamento Ferroviario Gioia Tauro – Taranto - Bari. Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell’itinerario. ....	62
4.1.19.	RF-05 - Collegamento Ferroviario Gioia Tauro- Taranto – 1^ fase potenziamento tratta Metaponto – Sibari - Bivio S. Antonello .....	62
4.2	INTERVENTI IN SEZIONE PROGRAMMATICA.....	64
4.2.1.	LP/07 - Sperimentazione in Calabria del Modulo HW/SW base per le Piattaforme Regionali UIRNet .....	65
4.2.2.	LP/08 - Banchina Sud (Terminal Multipurpose) .....	67
4.2.3.	LP/09 - Comparto Sud: realizzazione del piazzale a servizio del terminal multipurpose .....	68
4.2.4.	LP/10 - Terminal Intermodale a servizio della II <sup>a</sup> Zona Industriale dell’Agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando.....	69
4.2.5.	AP/ 04 - Realizzazione del World Trade Center.....	70
4.2.6.	AP/05 - Sistema automatico movimentazione e dispacciamento merci .....	71
4.2.7.	RIC/02 - Polo di Innovazione “Trasporti e Logistica” di Gioia Tauro – Progetti di Ricerca Industriale .....	73
4.2.8.	RIC/03 - Polo di Innovazione “Trasporti e Logistica” di Gioia Tauro – Laboratorio Pubblico Privato.....	74



## 1. SISTEMA PORTUALE DI GIOIA TAURO

### 1.1 Informazioni Generali<sup>1</sup>

La costruzione del porto di Gioia Tauro ha avuto inizio nella prima metà degli anni '70 nell'ambito del progetto speciale per la realizzazione delle infrastrutture sul territorio della provincia di Reggio Calabria (Delibera CIPE del 1974). Il dimensionamento e le caratteristiche strutturali dell'opera sono stati determinati dalla sua originaria destinazione funzionale a servizio degli insediamenti industriali pianificati dall'Autorità di Governo, che prevedevano la realizzazione in Calabria del V Centro Siderurgico Italiano.

Alla fine degli anni '70 erano già state realizzate le opere portuali principali (banchine, moli, bacini).

All'inizio degli anni '80 si è arrestato il programma dei lavori per la nota crisi del comparto siderurgico. Lo scalo è stato quindi riconvertito da porto industriale a polifunzionale con l'esigenza di rimodulare i programmi di infrastrutturazione, l'assetto operativo ed i piani di sviluppo.

La disponibilità di grandi spazi a ridosso delle banchine portuali, l'ampiezza degli accosti e la profondità dei fondali, riferiti alle dimensioni degli altri porti nazionali, hanno aperto la strada al nuovo assetto funzionale del porto.

La prevalenza della tipologia del traffico container che si è affermata alla fine degli anni '80 ed il particolare favore conferitogli dalla sua posizione geografica mediana lungo la direttrice Suez – Gibilterra e baricentrica nel mar Mediterraneo, ne hanno orientato la futura caratterizzazione quale scalo di transhipment di contenitori e merci unitizzate in genere.

L'attività operativa ha avuto inizio nel 1995 e si è sviluppata a ritmo elevato fino a far assumere allo scalo in breve il ruolo leader nel settore del transhipment che ad oggi lo contraddistingue suscitando il primario interesse delle maggiori compagnie di navigazione.

Il territorio portuale è costituito dalle aree demaniali marittime, dai bacini portuali e dagli spazi acquei antistanti la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale per come individuata nel D.M. 4 agosto 1998 nonché dalle aree acquisite successivamente al demanio marittimo con verbale di delimitazione del 12 febbraio 2002.

La circoscrizione portuale ha una superficie complessiva di mq 4.400.000 (ha 440), esclusi gli spazi acquei e le relative aree sono riportate in catasto ai fogli di mappa n. 1-3-7-8-13-19 e 20 del comune di Gioia Tauro (RC) e n. 31 e 32 del comune di San Ferdinando (RC).

Il porto è situato in posizione mediana lungo il litorale dell'omonimo golfo con esposizione dell'imboccatura ad ovest identificata dalle coordinate: lat. 38°26'36''N e long. 15°53'30''E. Presenta una configurazione a canale con una superficie dello specchio acqueo interno di 180 ettari ubicata parallelamente alla costa.

L'imboccatura ha una larghezza utile di circa 200 m., ed è ad essa contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 750 m.. In direzione nord si sviluppa il canale portuale della lunghezza di circa 3 Km e larghezza minima di 200 m, in fase di ampliamento a 250 m nel tratto iniziale. All'estremo nord del canale si trova il bacino di evoluzione del diametro di 500 m.

Dispone di 3.695 m. di banchine di cui m. 3.391 ricavate lungo il lato di levante, m. 384 lungo il lato nord e m. 920 lungo il lato di ponente con fondali fino a -18 m (in corrispondenza della banchina alti fondali).

I piazzali portuali hanno una superficie complessiva di circa 1.800.000 mq.

A sud è ubicata una darsenetta destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di m. 243.

<sup>1</sup> Il paragrafo è ripreso dal Piano Operativo Triennale 2007 – 2009 dell'Autorità Portuale



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

La principale area operativa è attualmente costituita dal Terminal Container in concessione alla M.C.T. S.p.A. che dispone di piazzali per lo stoccaggio e movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni di circa 1.484.766 mq di cui mq 1.133.766 già operativi e 351.000 mq in fase di infrastrutturazione unitamente ad un'ulteriore area adiacente di circa 40.000 mq. Si sviluppa lungo il lato Nord del canale e fruisce di circa 3.400 m. di banchine operative.

Il terminal è dotato di 18 caricatori di container da banchina del tipo postpanamax e 4 del tipo superpostpanamax nonché di congruo numero di gru mobili e mezzi minori.

I piazzali adiacenti il bacino di evoluzione nord ospitano il terminal auto con una superficie di piazzali di 240.658 mq di cui mq 99.215 già operativi e mq 141.443 in fase di infrastrutturazione unitamente ad un'ulteriore area adiacente di circa 40.000 mq con piazzali ed impianti di servizio.

Nella zona di ponente è installato un silos per lo stoccaggio temporaneo di cemento e due cantieri per la costruzione a terra di unità da diporto e piccole riparazioni navali. Nella zona di ponente si trova inoltre un'area della superficie di mq 7.600 destinata alla movimentazione di rinfuse solide.

Lungo il lato di ponente sono ricavati tre punti di accosto per unità Ro-Ro.

Le funzioni amministrative di competenza dell'autorità marittima sono svolte dalla capitaneria di porto, insediata a Gioia Tauro in sostituzione dell'ufficio circondariale marittimo con D.P.R. 3 luglio 1997 n. 317.

I compiti previsti dalla legge 28 gennaio 1984 n. 94 sono espletati a partire dal 1998 dall'Autorità Portuale istituita con D.P.R. del 16 luglio 1998.

Le funzioni amministrative di competenza dell'Autorità Doganale sono svolte dalla ufficio delle dogane di Gioia Tauro operante all'interno del porto, e che dipende dalla Direzione Regionale per la Calabria e la Sicilia dell'Agenzia delle Dogane con sede in Napoli.

Il porto inoltre è dotato di un distaccamento di vigili del fuoco per i servizi di sicurezza antincendio portuale.

Al controllo delle merci provvede, oltre all'apposito servizio doganale, il personale della guardia di finanza che dispone di una caserma operativa nell'ambito della circoscrizione portuale.

Le funzioni di polizia di frontiera sono assicurate dall'Ufficio della polizia di Stato la cui sede è ubicata in ambito portuale. I controlli e le pratiche amministrative di competenza sanitaria sono svolte dall'ufficio di sanità marittima di Reggio Calabria. E' altresì operante in porto l'ufficio veterinario e l'ufficio P. I. F.

Il servizio di pilotaggio è assicurato dalla Corporazione dei Piloti dello Stretto che dispone di una sede all'interno del porto e provvede ai diversi servizi con personale adeguato il cui organico è attualmente in fase di potenziamento al fine di assicurare al porto l'operatività necessaria anche in previsione dei futuri aumenti di traffici.

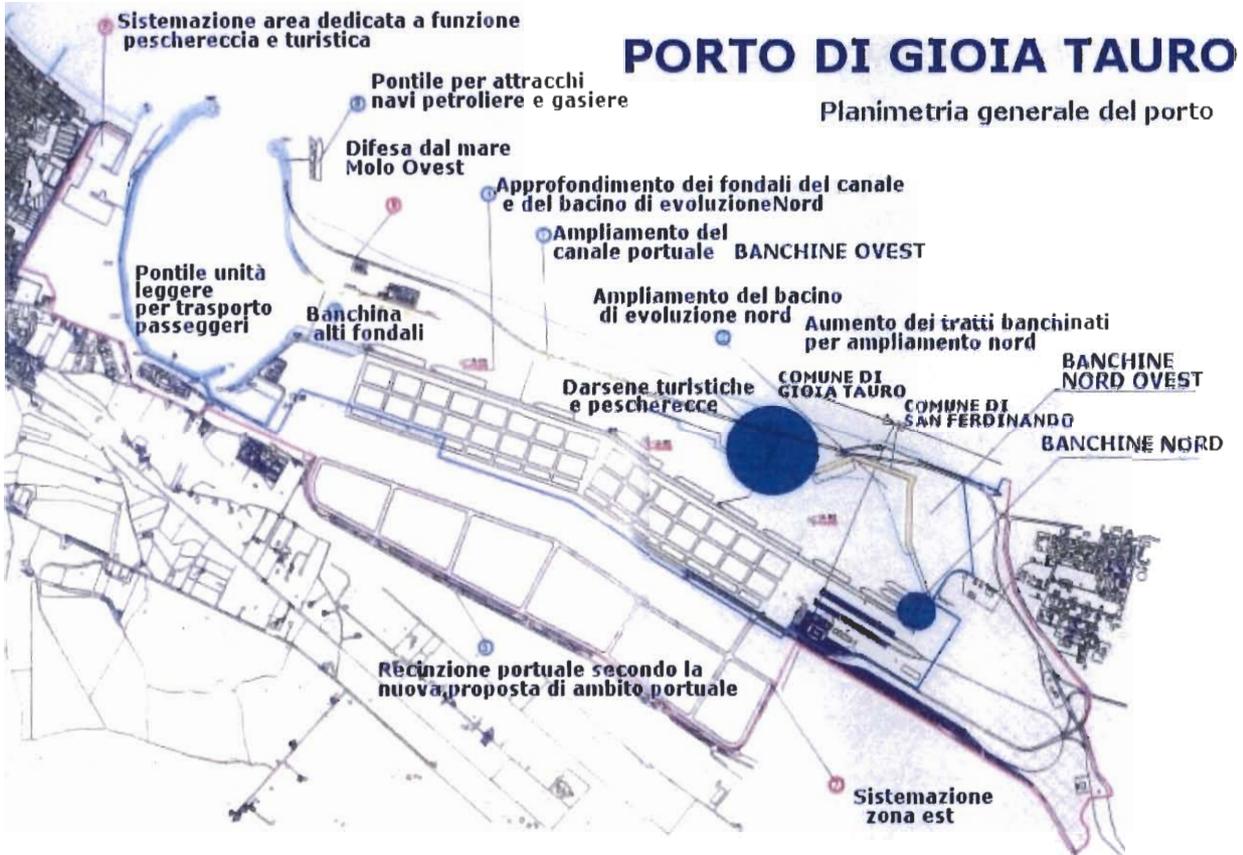
Il servizio di rimorchio è svolto dalla Società CONTUG s.r.l. dotata di moderni rimorchiatori idonei a rendere le prestazioni richieste. Il servizio di ormeggio fa capo al Gruppo Ormeggiatori di Reggio Calabria.

E' garantito il servizio del chimico di porto a mezzo di personale in possesso dei requisiti di legge.

L'organizzazione del lavoro portuale, sia per quanto riguarda le operazioni portuali che per quanto riguarda i servizi specialistici, è allineato alla normativa della legge 84/94.

Operano in porto stabilmente diverse imprese portuali e due terminalisti rispettivamente per la movimentazione di container e per la movimentazione di auto.





h  
l

AD  
Uah  
msl  
P. M.

The bottom right section of the page features a circular official stamp from the **MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO** (Ministry of Economic Development). The stamp includes the text "Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione" and "EUROPEA". Surrounding the stamp are several handwritten signatures in blue ink, including "AD", "Uah", "msl", and "P. M.".

## 1.2 Dati Tecnici

Posizione	lat. 38° 26'70'' N, long. 15° 53' 50''E (imboccatura)
Venti dominanti	3° e 4° quadrante
Larghezza Imboccatura	ml. 280 (200 utili)
Diametro Bacino di espansione	ml. 750
Larghezza Canale	ml. 220
Diametro Bacino di evoluzione	ml. 450
Profondità Fondali	da 12,5 a 18,00 m
Sviluppo banchina per transhipment container	ml. 3391
Sviluppo banchina per transhipment automobili	ml. 384
Sviluppo banchina per traffico comm. e passeggeri	ml. 920
Sviluppo banchina per darsena di servizio	ml. 257
Sviluppo banchina pontoni	ml. 200
Sviluppo totale banchina	ml. 5152
Piazzali per transhipment container	Ha. 90
Piazzali per transhipment Autovetture	Ha. 18
Piazzali per traffico commerciale e passeggeri	Ha. 3
Totale Aree Portuali	Ha. 609

## 1.3 Principali tappe nello sviluppo delle infrastrutture e dei servizi<sup>2</sup>

Il porto di Gioia Tauro ha avviato la sua funzione commerciale nel 1996 quale porto specializzato nella attività di transhipment di merci containerizzate. Gioia Tauro assolve, da leader, al ruolo di infrastruttura dedicata al transhipment di contenitori e di auto ma non è nelle condizioni, per carenze infrastrutturali e sovrastrutturali, di sviluppare la propria potenzialità, nei settori dell'intermodalità nave-ferro/gomma, delle attività vocazionali propriamente portuali, dei servizi di logistica e del terziario avanzato, in una logica di distretto, tale da favorire un beneficio economico connesso alla nazionalizzazione delle merci e, nelle aree portuali e nell'interland, uno sviluppo sostenibile portatore di significative ricadute occupazionali.

Per superare tali problematiche fu predisposto dall'Autorità Portuale un Piano Operativo Triennale che prevedeva :

- adeguamento infrastrutturale relativo alla realizzazione di: nuove banchine, piazzali destinati alla movimentazione delle merci, adeguamento dell' imboccatura sud del porto, escavo dei fondali, ampliamento del canale portuale, adeguamento statico delle esistenti banchine;

<sup>2</sup> Fonte Autorità Portuale

The bottom right section of the page contains several handwritten signatures in blue ink. A prominent circular official stamp is visible, featuring the text 'MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO' around the perimeter and 'Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Growth' in the center. The stamp is partially obscured by the signatures.

- realizzazione di un nuovo terminal intermodale e implementazione del collegamento viario e ferroviario del porto alle reti nazionali;
- adeguamento della sicurezza della navigazione portuale;
- potenziamento dei sistemi di security;
- realizzazione di una piattaforma per attività di logistica e di servizi alle merci associata alle attività portuali;
- realizzazione di un impianto di rigasificazione;
- implementazione dell'attività di promozione portuale attraverso la partecipazione, come espositore, a fiere internazionali nonché numerose pubblicazioni su riviste specializzate nel settore marittimo nazionali ed internazionali.

Tutto il complesso degli interventi, attuato compiutamente, ha lo scopo di accrescere, valorizzando le potenzialità del porto finora inespresse, la competitività dell'area portuale ponendo le condizioni di attrattività dell'hub gioiese e del territorio circostante per la localizzazione di imprese nazionali ed internazionali a forte predisposizione verso i mercati esteri. Alla concretizzazione di tale obiettivo concorrono i vantaggi competitivi dati da:

- la leadership del porto, il terminal contenitori MCT è fra i maggiori in Europa anche per passaggio di frigo contenitori;
- il basso costo energetico, in particolare per la produzione del freddo, derivante dall'insediamento del terminale di rigasificazione e dalla relativa cessione di frigoriferie alla piastra logistica del freddo;
- la disponibilità di aree portuali e retroportuali;
- il particolare regime di "zona franca aperta" concessa con provvedimento dell'Autorità Doganale il 1.8.2003 sulla base del Codice Doganale Comunitario giusto quanto previsto dall'art. 168 bis del regolamento 2700/2000.

L'attività del porto di Gioia Tauro, costituirà il serbatoio naturale attraverso il quale, a seguito della realizzazione degli interventi programmati potrà essere attuato un concreto sviluppo sostenibile misurabile in:

- occupazione, diretta ed indotta, il cui incremento a regime è stimato in circa 3000 addetti nel quadriennio 2006 – 2010;
- gettito dell'imposte derivante dall'introduzione di gas nelle rete nazionale ed europea;
- potenziamento delle infrastrutture portuali destinate ad incrementare oltre i 6 milioni di teus le movimentazioni di container;
- decollo delle attività industriali, logistiche e del terziario avanzato.

A fronte di una attenta e propositiva attività di progettazione, tesa alla realizzazione degli obiettivi programmati, l'Autorità Portuale ha predisposto un insieme di opere articolato in quattro gruppi di investimento incentrati su:

- opere portuali propriamente dette finanziate con i D.M. 23.5.2000, 2.5.2001, 3.6.2004, 25.2.2004 per un valore complessivo di 172 milioni di euro al netto degli interessi passivi;
- implementazione dei servizi e delle tecnologie relative alla sicurezza attiva e passiva delle aree portuali;
- interventi per il completamento dell'hub interportuale di Gioia Tauro finanziato con delibera CIPE n. 89 del 2003 per un valore di 76 milioni di euro;
- un terminale di rigasificazione, realizzato nelle aree limitrofe al porto, per un **valore di 600 milioni di euro** interamente a carico dei privati.

The bottom right corner of the document features a handwritten signature in blue ink. To its right is a circular official stamp in purple ink. The stamp contains the text "MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO" around the perimeter and "Dipartimento per le Politiche di Sviluppo" in the center. There are also some additional handwritten marks and scribbles in blue ink around the stamp.

### 1.4 Domanda attuale di movimentazione di container

Il Porto ha iniziato la sua attività, come detto, nel settembre 1995 anno in cui ha movimentato 16.034 TEU, la tabella seguente mostra l'evoluzione del traffico container dal 1996 al 2007.

**Traffico container nel Porto di Gioia Tauro – anni 1996-2009**

Anni	TEU movimentate
1996	571.591
1997	1.448.531
1998	2.093.669
1999	2.202.951
2000	2.652.701
2001	2.488.332
2002	2.954.571
2003	3.148.662
2004	3.261.034
2005	3.160.000
2006	2.938.176
2007	3.445.337
2008	3.467.772
2009	2.857.438

Fonte: Autorità Portuale di Gioia Tauro, Piano di sviluppo Strategico dell'hub interportuale di Gioia Tauro

Circa il 96 per cento dei traffici di Gioia Tauro è ad oggi costituita dal transhipment. La proporzione del traffico movimentata per strada e per ferrovia è rimasta invariata negli ultimi cinque anni nonostante l'incremento della forza di mercato della modalità ferroviaria, a causa di specifiche interventi finalizzati a cogliere anche le opportunità offerte dalla diversione modale.

La tabella seguente mostra il numero di navi dal 1996 che hanno fatto scalo a Gioia Tauro:

**Numero di arrivi nel Porto di Gioia Tauro**

Anni	Numero di arrivi (navi)
1996	1.331
1997	2.729
1998	3.254
1999	3.058
2000	3.060
2001	2.872
2002	3.276
2003	3.065
2004	2.850
2005	2.851
2006	2.806
2007	2.827
2008	2.395
2009	1.971

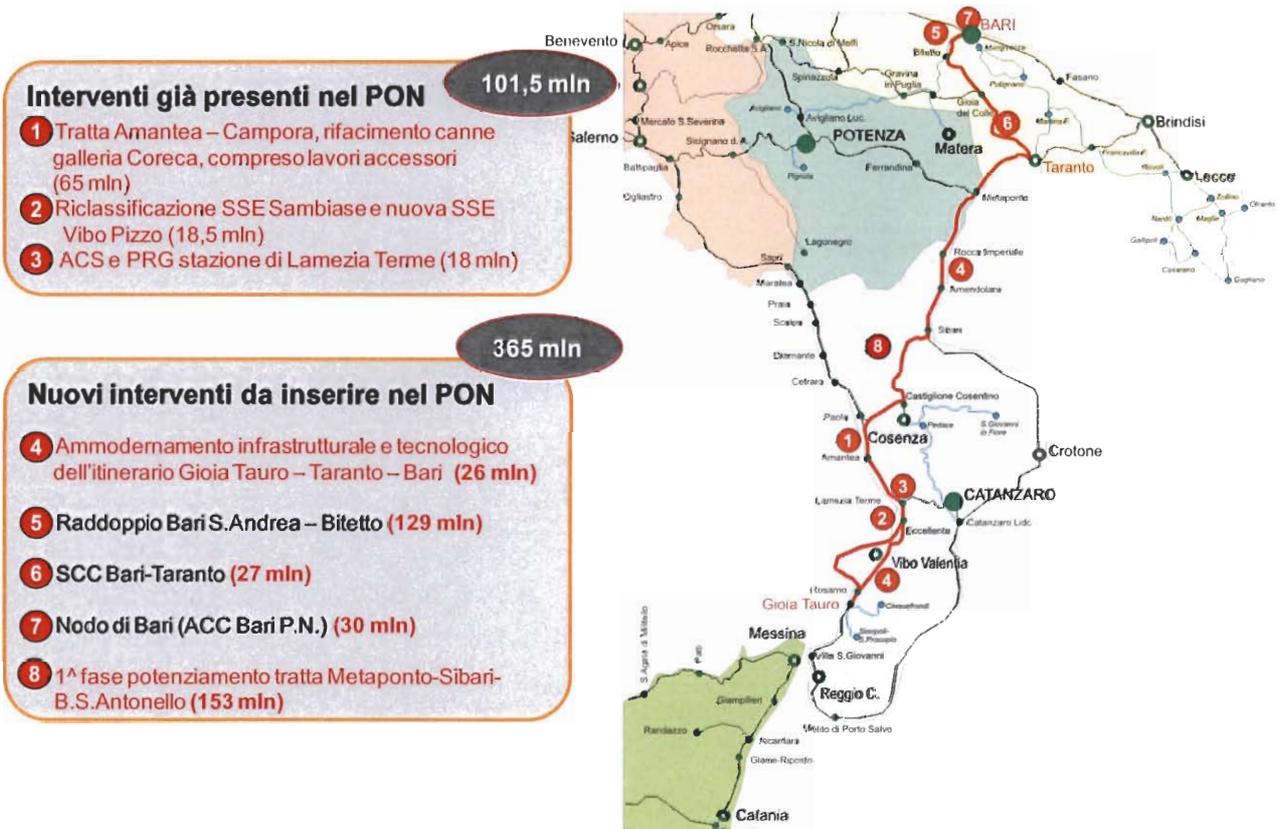
Fonte: Autorità Portuale di Gioia Tauro, Piano di sviluppo Strategico dell'hub interportuale di Gioia Tauro



## Gli interventi ferroviari

Gli interventi ferroviari a cui si fa riferimento, indicati in rosso nella figura seguente, sono inseriti in un programma di potenziamento dell'itinerario Gioia Tauro – Taranto – Bari, articolato in progetti alcuni dei quali già inclusi nel PON Reti e Mobilità 2007-2013, altri ancora da inserire.

Si tratta di interventi finalizzati complessivamente a migliorare le caratteristiche prestazionali dell'itinerario e omogeneizzando le caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche dello stesso, eliminando alcune criticità puntuali, attraverso, tra l'altro, l'adeguamenti di linea e di stazione, il potenziamento degli impianti di trazione elettrica, la rettificazione di alcune curve.



**Interventi già presenti nel PON** **101,5 mln**

- 1 Tratta Amantea – Campora, rifacimento canne galleria Coreca, compreso lavori accessori (65 mln)
- 2 Riclassificazione SSE Sambiasi e nuova SSE Vibo Pizzo (18,5 mln)
- 3 ACS e PRG stazione di Lamezia Terme (18 mln)

**Nuovi interventi da inserire nel PON** **365 mln**

- 4 Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'itinerario Gioia Tauro – Taranto – Bari (26 mln)
- 5 Raddoppio Bari S. Andrea – Bitetto (129 mln)
- 6 SCC Bari-Taranto (27 mln)
- 7 Nodo di Bari (ACC Bari P.N.) (30 mln)
- 8 1ª fase potenziamento tratta Metaponto-Sibari-B.S. Antonello (153 mln)

I benefici derivanti dalla realizzazione di tali interventi in termini di volumi di traffico e di recupero di attrattività della modalità di servizio di trasporto su ferro sono strettamente correlati alla realizzazione degli altri investimenti previsti nel presente documento, in particolare del nuovo terminale intermodale del Porto di Gioia Tauro.

Infatti, affinché l'iniziativa proposta riverberi tutti gli effetti positivi sui volumi e sull'attrattività è anche necessario che l'ubicazione del nuovo terminale sia tale da contenere al minimo le movimentazioni dei container, delle casse mobili e più in generale delle attrezzature idonee al trasporto intermodale. Infatti, solo evitando gli spostamenti dei container nell'area portuale/interportuale (scarico nave – area stoccaggio - interporto- carico treno) potranno essere abbattuti i costi di terminalizzazione.

Handwritten signatures and a circular official stamp of the Ministero dello Sviluppo Economico (Ministry of Economic Development) are present at the bottom of the page. The stamp includes the text 'Ministero dello Sviluppo Economico' and 'Centro per le Politiche di Sviluppo e Cooperazione'. The number '10' is visible at the bottom right.

## 2. NORMATIVA E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

La normativa e i documenti di riferimento del presente Accordo di Programma Quadro sono riportati di seguito:

- Libro Bianco dell'Unione Europea del 2001, "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte";
- Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo del 29 aprile 2004 che definisce il quadro di programmazione della politica europea in materia di trasporti e rappresenta il "Master Plan" delle infrastrutture dei trasporti dell'Unione con la definizione dei corridoi di trasporto (fra questi include il Corridoio I, Berlino - Verona - Bologna - Roma - Napoli - Reggio Calabria - Palermo e le Autostrade del Mare) e le priorità di intervento, tra le quali:
  - creazione e sviluppo dei collegamenti e delle interconnessioni principali necessari per eliminare le strozzature, ultimare i raccordi mancanti e completare i grandi assi;
  - creazione e sviluppo delle infrastrutture che facilitano i collegamenti delle regioni insulari, intercluse, periferiche al fine di ridurre gli elevati costi di trasporto per queste aree;
  - misure necessarie per la graduale realizzazione di una rete ferroviaria interoperabile, inclusi, ove fattibile, assi adatti al trasporto di merci;
  - misure necessarie per integrare il trasporto aereo e ferroviario, attraverso accessi ferroviari agli aeroporti, laddove opportuno, nonché le infrastrutture e gli impianti necessari;
  - ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti e nuove, promuovere l'intermodalità e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete;
  - integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale nella progettazione e nell'attuazione della rete transeuropea dei trasporti;
  - sviluppo della mobilità sostenibile delle persone e delle merci, conformemente agli obiettivi dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile;
- Comunicazione della Commissione Europea COM (2006) 314 "Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente" che colloca la politica dei trasporti al centro della Strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione e definisce gli obiettivi comunitari in questa materia:
  - offrire un livello elevato di mobilità ai cittadini e alle imprese in tutta l'Unione;
  - proteggere l'ambiente, garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, promuovere norme minime in materia di lavoro per il settore e tutelare i passeggeri e i cittadini;
  - favorire l'innovazione a sostegno dei primi due obiettivi di mobilità e protezione rendendo più efficiente e sostenibile un settore in crescita come quello dei trasporti;
- Strategia dell'Unione Europea in materia di sviluppo sostenibile rinnovata nel 2006 che include tra le sfide principali quella relativa ai trasporti con l'obiettivo generale di garantire sistemi di trasporto calibrati ai bisogni economici, sociali e ambientali della società e minimizzare i riflessi negativi sull'economia, la società e l'ambiente e che tale obiettivo è perseguito attraverso:
  - la definizione di strategie ed interventi per dissociare la crescita economica dalla domanda di trasporto al fine di ridurre l'impatto sull'ambiente;
  - il passaggio equilibrato a modi di trasporto ecocompatibili ai fini di un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità.;

- la modernizzazione, entro il 2010, del quadro europeo dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per incoraggiare a una maggiore efficienza e a prestazioni migliori;
- la riduzione fino al 50%, entro il 2010, del numero di decessi dovuti a incidenti stradali rispetto al 2000;
- “Pacchetto dell'Unione Europea per il Clima e l'Energia” del 2008, che indica nei trasporti il settore chiave per conseguire gli obiettivi fissati al 2020 e di seguito elencati:
  - ridurre i gas ad effetto serra di almeno il 20% rispetto ai livelli del 1990 (del 30% se gli altri paesi sviluppati assumeranno impegni analoghi);
  - incrementare l'uso delle energie rinnovabili (eolica, solare, biomassa) giungendo al 20% della produzione totale di energia (livello attuale  $\pm$  8,5%);
  - diminuire il consumo di energia del 20% rispetto ai livelli previsti per il 2020 grazie ad una migliore efficienza energetica;
- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (2001);
- Piano per la Logistica adottato con Delibera CIPE n. 44 del 22 marzo 2006 che identifica le linee prioritarie di intervento per l'azione di rilancio del sistema logistico nazionale:
  - riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici, in particolare per il traffico merci;
  - riorganizzare la puntualità e l'areoportualità;
  - alleggerire la mobilità nelle grandi aree urbane;
  - mettere in sicurezza il sistema trasportistico;
  - ridurre il differenziale negativo nei confronti degli altri Paesi europei, in termini di competitività del sistema logistico;
- Legge 28 gennaio 1994 n. 84 "Riordino della Legislazione in Materia Portuale";
- Legge n. 443/2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" - Legge Obiettivo - che ha rivisto le procedure di approvazione dei progetti e stabilito il procedimento di selezione delle opere strategiche e di preminente interesse nazionale individuate nel Primo Programma di infrastrutture strategiche adottato con Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001 che ha identificato corridoi stradali e ferroviari, valichi ferroviari, sistemi urbani, schemi idrici, da finanziare in via prioritaria, e tra questi gli assi stradale e ferroviario Salerno - Reggio Calabria;
- Allegato “Opere Infrastrutturali” al Documento di Programmazione Economica-Finanziaria (DPEF) 2009-2013 adottato con Delibera CIPE n. 69 del 4 luglio 2008 e l'omologo allegato al DPEF 2008-2012 approvato con Delibera CIPE n. 45 del 28 giugno 2007 che considera i corridoi paneuropei e nazionali parte di un progetto di sviluppo dei territori che guarda con eguale attenzione sia alle aree più avanzate del Paese, promuovendo la competitività, sia a quelle che ancora soffrono ritardi nei loro livelli di sviluppo, favorendo la coesione, al fine di:
  - potenziare le reti secondarie e il loro collegamento alle reti principali;
  - favorire un accesso più equilibrato sul piano territoriale al traffico intercontinentale tramite un'adeguata distribuzione di porti e aeroporti, potenziando il loro livello di servizio e di collegamento con il retroterra;
  - favorire condizioni di migliore equilibrio modale dei sistemi di trasporto, accelerando la realizzazione degli interventi sostenibili e di quelli mirati allo sviluppo della logistica;

- promuovere la sicurezza nei trasporti attraverso interventi di miglioramento delle caratteristiche fisiche e funzionali delle infrastrutture e dell'impegno dei sistemi telematici per il controllo del traffico sulle reti portuali, aeree e ferroviarie;
- migliorare la qualità dei servizi ai cittadini attraverso interventi di potenziamento del Trasporto Pubblico Locale in termini di nuove linee ferroviarie e metropolitane e del relativo materiale rotabile;
- Contratto di Programma 2007/2011 per la gestione degli investimenti (aggiornamento 2008) tra RFI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Programma Operativo Nazionale Convergenza "Reti e Mobilità" 2007-2013 che ha come finalità la valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo e dei territori del Mezzogiorno ai fini di realizzare una piattaforma logistica quale testa di ponte dell'Unione Europea verso il sud del Mediterraneo, in una logica tesa alla sostenibilità ambientale, alla sicurezza, all'efficienza dei servizi offerti e all'affermazione di processi di sviluppo socio-economico e territoriale;
- Piano Regionale dei Trasporti, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 191 del 3 marzo 1997;
- Legge Regionale n. 38/2001 "Nuovo regime giuridico dei Consorzi per le aree, i nuclei e le zone di sviluppo industriale.";
- Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro elaborato dal Commissario Straordinario del Governo per il Coordinamento delle attività connesse allo sviluppo dell'Area Ampia di Gioia Tauro e approvato con DPCM del 19 marzo 2009, con decreto del Ministro dei Trasporti del 4 marzo 2009 e con decreto del Presidente della Regione Calabria n. 85/2008;
- Studio di Fattibilità, previsto dal Protocollo di Intesa sottoscritto il 27 ottobre 2008, predisposto dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria, che individua gli interventi, le localizzazioni, i soggetti attuatori, le risorse necessarie e le procedure, la proprietà delle opere, gli interventi generatori di reddito e previsivi di apposito cofinanziamento da parte degli utilizzatori, le iniziative imprenditoriali in atto o potenziali e quelle più idonee da promuovere unitamente alle infrastrutturazioni necessarie per l'area industriale retroportuale di Gioia Tauro;
- Piano degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II° Zona Industriale e delle Aree Consortili connesse al Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, previsto dal Protocollo di Intesa sottoscritto il 27 ottobre 2008, predisposto dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria e approvato con delibera n. 5 del 23 marzo 2009 del Comitato Direttivo del Consorzio;
- Parere di coerenza del Piano degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II° Zona Industriale e delle Aree Consortili connesse al Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, con le previsioni del Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, prodotto dal Commissario Delegato del Governo per la gestione delle del Piano di sviluppo per il Porto di Gioia Tauro in data 14 maggio 2009 (prot. n. 51/CD/S/10.1);
- Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro, elaborato dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro ai sensi della Legge n. 84/1994 ed in corso di approvazione, che:
  - delimita l'ambito portuale, perimetro dell'area portuale propriamente detta, e dell'area "funzionalmente connessa" (rif. Art. 5 legge 84/1994, Area nella quale si esplicano funzioni che sono direttamente o indirettamente legate al porto e quindi nella quale si svolgono sia attività che implicano l'uso delle banchine e un trasferimento di merci e/o persone da terra a mare o viceversa, sia attività indirettamente legate alle precedenti di movimentazione, stoccaggio e trasformazione);



- disegna l'assetto del porto, e in particolare individua le caratteristiche e la destinazione funzionale (destinazione d'uso) delle aree comprese nell'ambito del porto:
  - aree commerciali;
  - aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla logistica;
  - aree di interesse comune tra porto e città;
  - infrastrutture viarie e ferroviarie;
  - aree riservate alla tutela dei beni e valori ambientali;
- definisce le opere marittime di grande infrastrutturazione, quali canali marittimi, dighe foranee di difesa, darsene, bacini e banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

*red*

*Ue9*



### 3. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DEL POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO

#### 3.1. Piano di Sviluppo Strategico per l'Area ampia di Gioia Tauro

Il Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, elaborato dal Commissario Straordinario del Governo per il Coordinamento delle attività connesse allo sviluppo dell'Area Ampia di Gioia Tauro, è stato approvato con DPCM del 19 marzo 2009, con decreto del Ministro dei Trasporti del 4 marzo 2009 e con decreto del Presidente della Regione Calabria n. 85/2008.

Il Piano definisce una prospettiva strategica nuova, capace di proiettare Gioia Tauro dallo status attuale di "Porto di Transhipment" a "Polo Logistico Integrato", declinando tre precise priorità strategiche:

- Preservare la Leadership nel Transhipment;
- Realizzare un Sistema Intermodale Eccellente;
- Creare le condizioni per l'insediamento di grandi Operatori Logistici/Industriali Nazionali ed Internazionali.”;

attraverso la realizzazione del Polo Logistico Integrato costituito dal:

- Terminal Leader nel Transhipment.
- Gateway Ferroviario.
- Distretto Logistico;

Il Piano prevede che la priorità strategica "Preservare la Leadership nel Transhipment" debba essere realizzata attraverso interventi in grado di incidere sulla capacità del porto, sull'efficacia operativa dei concessionari e delle dogane per :

- ottimizzare meccanismi di incentivo e controllo volti a massimizzare l'efficacia operativa ed il livello di servizio offerti alle Linee/Clienti finali da parte dei concessionari (tempi di turnaround, prezzi, accesso all'intermodalità, etc.);
- finalizzare progetti per l'estensione delle banchine/aree di stoccaggio e valutare la migliore destinazione delle infrastrutture, preliminarmente all'attribuzione delle concessioni attraverso procedure di gara europea;
- ottimizzare i servizi ed il dimensionamento delle Dogane, portando l'ufficio al livello di servizio presente in altri porti in Italia (a tendere in linea con i migliori Standard Europei);
- adeguare, in una prospettiva di crescita del Porto, gli spazi doganali al nuovo layout portuale ed allineare le attività delle Dogane ai nuovi flussi di merci;

Il Piano prevede che la priorità strategica "Realizzare un Sistema Intermodale Eccellente" debba essere realizzata prioritariamente attraverso:

- la realizzazione di un Gateway, collocato in posizione funzionalmente efficace - tale cioè da rendere competitivi i costi e i tempi della modalità ferroviaria - integrato nel sistema ferroviario nazionale, attraverso la definizione di un modello gestionale che preveda la finanziabilità delle opere infrastrutturali con risorse pubbliche e l'attribuzione della gestione del terminal mediante procedura di evidenza pubblica;
- la rimozione dei colli di bottiglia sul sistema ferroviario nazionale per sostenere l'incremento delle tracce disponibili (dalle attuali 5 coppie di treni al giorno al potenziale di 20 coppie di treni al giorno) e per permettere il passaggio di contenitori "highcube" sulla linea ferroviaria adriatica;

Handwritten signatures and a circular stamp of the Ministero dello Sviluppo Economico (Ministry of Economic Development) are present at the bottom of the page.

Il Piano prevede che la priorità strategica “Creare le condizioni per l’insediamento di grandi Operatori Logistici/Industriali Nazionali ed Internazionali” debba essere realizzata attraverso la realizzazione di un “Distretto Logistico”, inteso come insieme di interventi in grado di creare le condizioni necessarie a favorire l’insediamento dei grandi operatori industriali e logistici, in particolare:

- zonizzazione, con definizione delle destinazioni d’uso delle aree retro portuali in coerenza e in conformità con gli indirizzi del Piano di Sviluppo Strategico per l’Area Ampia di Gioia Tauro;
- lottizzazione in linea con requisiti dei grandi operatori, all’interno di una pianificazione complessiva dedicata di grandi dimensioni;
- definizione delle procedure di insediamento e di gestione agevolate;
- potenziamento dei servizi alle imprese ed alla persona (parcheggi, collegamenti con mezzi pubblici, poste, sportello bancario, mense, hotel);
- promozione del prodotto “Gioia Tauro” presso i principali operatori mondiali del settore (Marketing Territoriale);
- attivazione, nel medio termine, di un secondo Terminal Ferroviario destinato agli usi e alle esigenze specifiche degli Operatori della Logistica;

Il Piano di Sviluppo Strategico per l’Area Ampia di Gioia Tauro propone la realizzazione del “Polo del Gas” e individua le seguenti priorità di intervento :

- per il Progetto Rigassificatore, in parallelo all’iter autorizzativo formale, è opportuno avviare iniziative di cooptazione di tutti gli stakeholders, con focus sul territorio;
- per la Piastra del Freddo è necessario realizzare un approfondito studio di mercato che misuri la potenzialità di business ed identifichi grandi operatori interessati ad insediarsi.

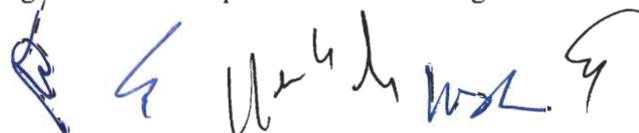
### 3.2. Piano Regolatore Portuale del Porto di Gioia Tauro

Il programma delle opere pubbliche dell’Autorità Portuale elaborato ai sensi della Legge n. 84/1994 ed in corso di approvazione:

- delimita l’ambito portuale, perimetro dell’area portuale propriamente detta, e dell’area “funzionalmente connessa” (rif. Art. 5 legge 84/1994, Area nella quale si esplicano funzioni che sono direttamente o indirettamente legate al porto e quindi nella quale si svolgono sia attività che implicano l’uso delle banchine e un trasferimento di merci e/o persone da terra a mare o viceversa, sia attività indirettamente legate alle precedenti di movimentazione, stoccaggio e trasformazione);
- disegna l’assetto del porto, e in particolare individua le caratteristiche e la destinazione funzionale (destinazione d’uso) delle aree comprese nell’ambito del porto:
  - aree commerciali;
  - aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alla logistica;
  - aree di interesse comune tra porto e città;
  - infrastrutture viarie e ferroviarie;
  - aree riservate alla tutela dei beni e valori ambientali;
- definisce le opere marittime di grande infrastrutturazione, quali canali marittimi, dighe foranee di difesa, darsene, bacini e banchine attrezzate, nonché l’escavazione e l’approfondimento dei fondali.

Il Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro, può essere articolato nelle seguenti due Sezioni:

- **Sezione Attuativa**, che comprende i seguenti interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale



- Lavori di completamento e sviluppo del comparto Nord – Viabilità, capannoni e reti elettriche nell'area portuale di Gioia Tauro (costo stimato: 20.000.000 euro).

L'intervento prevede due distinti progetti: realizzazione di un sovrappasso del fascio di binari della stazione di San Ferdinando e di uno svincolo a rotatoria a sud di tale sovrappasso e il completamento delle infrastrutture della banchina di ponente.

L'intervento è finanziato con le risorse del PON Reti e Mobilità 2007/2013.

- Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con la riconfigurazione della struttura a tergo (costo stimato: 8.980.000 euro).

L'intervento previsto consiste nel riallineamento della radice del molo nord del Porto con il canale portuale, eliminando la "strozzatura" in corrispondenza dell'imboccatura del canale. L'intervento è finanziato con le risorse del PON Reti e Mobilità 2007/2013.

- Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante tratto D del porto di Gioia Tauro e realizzazione della terza via di corsa (costo stimato: 25.000.000 euro).

L'intervento prevede il consolidamento strutturale degli elementi della banchina di levante tratto D nonché la realizzazione dell'approfondimento dei fondali del canale portuale per uno sviluppo della citata banchina di circa 650 m e la realizzazione della terza via di corsa sempre per circa 650 m. L'intervento riguarda il completamento degli interventi della banchina di levante le cui lavorazioni per i tratti A, B e C sono in corso di esecuzione. L'intervento è finanziato con le risorse del PON Reti e Mobilità 2007/2013.

- Adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti di banchina Nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali (costo stimato: 6.970.000 euro).

L'intervento prevede l'adeguamento strutturale ed il risanamento del paramento a mare delle paratie della banchine nord (tratti E ed F) per uno sviluppo totale di circa 400 m. L'intervento è finanziato con le risorse del PON Reti e Mobilità 2007/2013.

- Terminal Intermodale (costo stimato: 20.000.000 euro)

L'intervento prevede la realizzazione di un terminal intermodale per centralizzare le operazioni di carico /scarico dei carri ferroviari, in luogo della dotazione di ciascun terminal di uno scalo ferroviario dedicato. Il terminal intermodale è costituito da un fascio di binari ferroviari che servono contemporaneamente sia il traffico container che il traffico di auto nuove e il traffico logistico-interportuale.

Il terminal intermodale dovrà risultare accessibile dai vari terminal mediante un percorso interno all'area portuale via strada e sarà costituito da un'area di 42 ha per lo stoccaggio e la movimentazione di container, casse mobili, e semirimorchi. Conterrà il recinto di temporanea custodia, che occuperà una superficie di 15 ha, destinato allo stoccaggio di container e/o altre unità di carico "allo stato estero", mentre il resto della superficie sarà destinato alle merci nazionalizzate. Il terminal intermodale, sarà ubicato a est della stazione di San Ferdinando e si collocherà in una posizione tale da incrementare l'efficienza delle operazioni rispetto al layout ferroviario attuale e favorirà la competitività della modalità su ferro, disporrà di un fascio di binari, lunghi 1.300 metri, dei quali una sezione di circa 800 m sarà situata nell'area delle merci nazionalizzate e una sezione di circa 500 m. sarà situata nell'area delle merci allo stato estero, e raccordato mediante 2 binari alla stazione RFI San Ferdinando Marittima – anch'essa interna al porto, elettrificata e gestita da RFI, scalo ferroviario interconnesso alla rete nazionale. Le operazioni di carico scarico verranno effettuate con gru a portale, da parte del terminalista intermodale, operatore specializzato cui competeranno anche i movimenti di manovra dai binari di carico/scarico a quelli di presa / consegna e viceversa.

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*



L'intervento è finanziato con le risorse del PON Reti e Mobilità 2007/2013.

- Adeguamento dell'imboccatura portuale con riconfigurazione del molo sud (costo stimato: 23.500.000 euro).

L'intervento prevede di incrementare la larghezza dell'imboccatura dagli attuali 286 m a circa 400 metri al livello del medio mare. Si prevede inoltre la demolizione per circa 150 metri del molo sud a partire dall'attuale testata. La nuova testata assume una configurazione ed un orientamento diversi dall'attuale, con rotazione in pianta di circa trenta gradi. L'intervento è stato finanziato con contributo nazionale a valere sulla norma di cui al comma 994 della Legge Finanziaria 2007.

- **Sezione Programmatica**, che comprende i seguenti interventi dal Piano Regolatore Portuale:

- Comparto Sud: realizzazione del piazzale a servizio del Terminal Multipurpose (costo stimato: 33.000.000 euro).

L'intervento prevede di destinare un'ampia area del comparto sud ad un uso commerciale alle spalle della nuova banchina *multipurpose* lungo il lato sud del bacino di evoluzione. L'area, è compresa fra il lato sud del bacino di evoluzione e il limite dell'abitato di Gioia Tauro e si presta a questo tipo di funzione tenendo conto della facilità di accesso stradale. Si prevede la realizzazione di un piazzale attrezzato sull'intera area. Si prevedono nell'area interventi di mitigazione e separazione rispetto all'insediamento urbano di Gioia Tauro.

- Banchina Sud (Terminal Multipurpose) (costo stimato: 21.000.000 euro).

L'intervento prevede la realizzazione della nuova banchina *multipurpose* lungo il lato sud del bacino di evoluzione. La banchina è ricavata mediante la riprofilatura della sponda del bacino di evoluzione, che ha una conformazione arrotondata e deve essere rettificata e strutturata a paramento verticale anziché a scogliera. L'allineamento della banchina è studiato in modo da evitare interferenze delle navi all'ormeggio con il cerchio di evoluzione delle navi e nello stesso tempo di preservare quanto più possibile la disponibilità dell'area a terra retrostante.

- Riprofilatura Banchina di Ponente – Delocalizzazione attività industriali (costo stimato: 38.000.000 euro).

L'intervento prevede che le attività insistenti nell'area della banchina da riprofilare vengano rilocalizzate a ridosso del terminal multipurpose in fregio al lato sud del bacino di evoluzione, con le stesse caratteristiche funzionali e dimensionali dello stato di fatto. Verranno rilocalizzate un silo di stoccaggio del cemento allo stato di fatto localizzato nella porzione più settentrionale della banchina di ponente e una attività cantieristica riguardante naviglio da diporto.

- Riprofilatura Banchina di Ponente (costo stimato: 148.000.000 euro).

L'intervento prevede la rettifica della banchina di Ponente – a meno della sporgenza corrispondente alla larghezza di una rampa per ormeggio di poppa di una nave del tipo Ro-Ro nella parte compresa fra la seconda rampa Ro-Ro esistente procedendo da sud e lo spigolo di incrocio con la banchina Nord, in tal modo allargando lo specchio acqueo ad inglobare tutte o in parte le aree allo stato di fatto occupate dall'insediamento industriale cantieristico per nautica da diporto, e facilitando le manovre di ormeggio alla banchina Nord. Si valuteranno eventuali interventi di bonifica dei sedimenti.

- Realizzazione del secondo canale: delocalizzazione edifici istituzionali (costo stimato: 80.000.000 euro).

L'intervento prevede la rilocalizzazione dell'area destinata ad Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Piloti e Ormeggiatori, Dogana, dall'esistente ubicazione in fregio al lato nord-est del bacino di evoluzione (Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Piloti e Ormeggiatori) e nel comparto "nord" (Dogana) a una nuova ubicazione in fregio al lato sud-est dello stesso bacino di evoluzione, peraltro



Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large 'R' on the right side.

anche essendo alcune delle sedi costituite da edifici con caratteristiche moderne e di recentissima realizzazione.

- Realizzazione del secondo canale: opere marittime (costo stimato: 340.000.000 euro).

L'intervento prevede la realizzazione, nel comparto "sud" del porto a nord-est del bacino di evoluzione, di una darsena ("secondo canale") a tergo dell'attuale terminal container, a servizio di traffico merci unitizzate (container e autoveicoli nuovi), avente lunghezza di poco inferiore a 1 km e larghezza di 220 m, a paramento verticale consentendo in tal modo l'ormeggio su due lati, avente orientamento parallelo all'esistente banchina di Levante, con fondale -17 m, collegata al bacino di evoluzione da un canale di accesso, orientato in direzione nord/nord-est, di lunghezza 700 m circa e larghezza 150 m, avente sponde a scarpata.

Si prevede anche la rilocalizzazione in direzione nord-est dell'esistente "darsena servizi" in posizione non lontana da quella dello stato di fatto, opportunamente riprofilata e ampliata, e dotata nelle necessarie strutture di accosto (pontili di ormeggio). La darsena è ricavata lungo il lato est del nuovo "secondo canale" del quale utilizza il canale di accesso innestato direttamente sul bacino di evoluzione.

- Realizzazione del piazzale a servizio della funzione merci unitizzate nell'ambito del secondo canale (costo stimato: 137.000.000 euro).

L'intervento prevede la realizzazione di banchine sui lati ovest (destinazione terminal container) ed est (destinazione autoveicoli nuovi e/o container) del secondo canale e di piazzali di retrobanchina. La banchina est del secondo canale avrà una lunghezza di circa 1000 m, e disporrà di 17 m di fondale, ampiamente superiori al pescaggio delle navi "car carrier" di ultima generazione (11,50 m) mentre la superficie totale ad essa riferibile, lungo il lato est e la testata del canale, risulta complessivamente di circa 48 ha.

- Navigazione da Diporto (costo stimato: 30.000.000 euro).

L'intervento prevede la localizzazione di una infrastruttura portuale da diporto nell'ambito dell'esistente pontile di attracco "di buon tempo" situato a circa 300 m a sud del molo Sud dell'imboccatura portuale, antico punto di fonda dei velieri.

- Realizzazione della fascia di contorno ambientale (costo stimato: 10.000.000 euro).

L'intervento prevede l'inserimento di una fascia di rispetto e separazione dell'area portuale propriamente detta rispetto agli abitati di Gioia Tauro e San Ferdinando, ricavata all'interno dell'area portuale lungo il perimetro della stessa.

- Realizzazione dell'intermodalità stradale e ferroviaria (costo stimato: 35.000.000 euro).

L'intervento prevede una riorganizzazione degli assetti stradali e ferroviari necessaria in considerazione della nuova distribuzione di funzioni prevista dal Piano Regolatore Portuale



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'L' at the top right, a 'G' below it, a 'P' below that, and several other initials and a signature at the bottom. A small number '19' is visible near the bottom right.

### 3.3. Piano degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II<sup>a</sup> Zona Industriale e delle Aree Consortili

Il Piano degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II<sup>a</sup> Zona Industriale e delle Aree Consortili, connesso al Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, previsto con Protocollo di Intesa sottoscritto il 27 ottobre 2008<sup>3</sup>, è stato predisposto dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria e approvato con delibera n. 5 del 23 marzo 2009 del Comitato Direttivo del Consorzio.

Successivamente, in data 14 maggio 2009 (prot. n. 51/CD/S/10.1), il Commissario Delegato del Governo per la gestione del Piano di sviluppo per il Porto di Gioia Tauro ha espresso il parere di coerenza del Piano degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II<sup>a</sup> Zona Industriale e delle Aree Consortili con le previsioni del Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro.

Il Piano degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II<sup>a</sup> Zona Industriale e delle Aree Consortili è finalizzato a implementare la nuova missione strategica delle aree retroportuali, trasformandole da un insieme di agglomerati industriali per insediamenti produttivi in un Distretto Logistico Specializzato, attraverso l'implementazione delle seguenti priorità strategiche:

- Completare e Qualificare il Sistema Infrastrutturale dell'Area, attraverso i seguenti interventi:
  - Tangenziale Est – Asse Viario di Collegamento tra il Porto di Gioia Tauro lo Svincolo dell'Autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria (costo stimato: 48.730.570 euro). L'intervento consiste nel collegamento dello svincolo di Gioia Tauro dell'Autostrada SA-RC con la viabilità principale della prima zona industriale.
  - Infrastrutture di base nella 3° Zona Industriale dell'Agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando – 4° Lotto (costo stimato: 12.708.130 euro). L'intervento consiste nel completamento degli espropri dei comparti D2 e D4, nell'esecuzione degli scavi necessari per liberare tutta l'area dagli eventuali reperti di interesse archeologico e nella sistemazione piano altimetrica dei comparti D2, D4 e D6. L'intervento potrebbe essere finanziato nell'ambito del Progetto Integrato di Sviluppo Regionale "Piano Regionale per le Infrastrutture Produttive – Parchi di Impresa Regionali".
  - Infrastrutture di base nella 3° Zona Industriale dell'Agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando – 6° Lotto (costo stimato: 4.312.809 euro). L'intervento consiste nel completamento della viabilità principale di collegamento tra la S.S. n. 18 e la S.P. per Taurianova, dalla rotatoria del 2° lotto fino all'innesto con la S.P. per Taurianova. L'intervento potrebbe essere finanziato nell'ambito del Progetto Integrato di Sviluppo Regionale "Piano Regionale per le Infrastrutture Produttive – Parchi di Impresa Regionali".
- Realizzare un Polo Logistico Specializzato, attraverso i seguenti interventi:
  - Terminal Intermodale a servizio della 2° Zona Industriale dell'Agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando (costo stimato: 26.264.672 euro). L'intervento consiste nella realizzazione di un fascio di 3 binari ferroviari di lunghezza complessiva pari a circa ml 2.600 - il cui posizionamento e layout dovrà garantire la competitività del sistema intermodale - un posto di controllo ed un piazzale di mq 114.439 per la movimentazione merci da treno a camion e viceversa.

<sup>3</sup> Il Protocollo è stato sottoscritto il 27 ottobre 2008 dal Commissario Straordinario del Governo per il Coordinamento delle attività connesse allo sviluppo dell'Area Ampia di Gioia Tauro, dalla Regione Calabria e dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria e si è previsto, fra l'altro, che il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria promuovesse un apposito Piano di interventi, da assoggettare ad asseverazione, rispetto alla coerenza con le previsioni del Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, da parte del Commissario Straordinario del Governo per il Coordinamento delle attività connesse allo sviluppo dell'Area Ampia di Gioia Tauro.



L'intervento potrebbe essere finanziato, nei limiti della spesa pubblica ammissibile generando lo stesso in fase di gestione entrate nette consistenti, nell'ambito del Progetto Integrato di Sviluppo Regionale di Valenza Strategica "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro".

- Depositi Doganali nella 2° Zona Industriale dell'Agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando (costo stimato: 21.940.842 euro). L'intervento consiste nella realizzazione di n. 8 magazzini delle dimensioni di mq 9.600 ciascuno, all'interno di un piazzale di mq 187.774. L'intervento potrebbe essere finanziato, nei limiti della spesa pubblica ammissibile generando lo stesso in fase di gestione entrate nette consistenti, nell'ambito del Progetto Integrato di Sviluppo Regionale di Valenza Strategica "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro".
- Piattaforma Logistica – Piastra del Freddo nella 2° Zona Industriale dell'Agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando (costo stimato: 57.641.495 euro). L'intervento consiste nella realizzazione di n. 17 magazzini di varie dimensioni per un totale di superficie coperta pari a mq 174.000. I magazzini saranno dotati di celle frigorifere che saranno refrigerate tramite aria fredda proveniente dal vicino impianto di rigassificazione.
- Realizzare un Polo di Innovazione e dei Servizi Avanzati, attraverso il seguente intervento:
  - Centro Direzionale – 1° Lotto (costo stimato: 50.098.700 euro). L'intervento consiste nella realizzazione di: un centro di formazione professionale; uffici di tipo direzionale e/o professionale; uffici o sedi di rappresentanza commerciali; uffici e sedi di Enti pubblici; agenzie di viaggio e trasporti; un centro commerciale; un Centro Sociale; un Pronto soccorso; un Ufficio di Pubblica Sicurezza; un Ufficio Postale; una Banca; un centro ristoro (bar, tavola calda, self service); un albergo e una foresteria; un'area con impianti sportivi; laboratori di ricerca e sviluppo e incubatore di imprese. L'intervento potrebbe essere realizzato in "project financing", nei limiti della spesa pubblica ammissibile generando lo stesso in fase di gestione entrate nette consistenti, nell'ambito del Progetto Integrato di Sviluppo Urbano "Città Porto di Gioia Tauro".
- Realizzare un Polo Energetico Consortile, attraverso il seguente intervento:
  - Costruzione di un Impianto Fotovoltaico da 5 MW di potenza per la produzione di energia elettrica nella 3° Zona Industriale dell'Agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno - San Ferdinando (costo stimato: 56.686.464 euro). L'intervento consiste nella realizzazione di un impianto costituito da pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica, con una potenza complessiva installata di 5 Mw su una superficie di terreno di circa 12 ettari. L'intervento non dovrebbe richiedere per la sua realizzazione alcun finanziamento in quanto ampiamente remunerativo;

### 3.4. Distretto Tecnologico della Logistica

Nell'ambito dell'*Accordo di Programma Quadro Ricerca* (agosto 2005) è stata individuata, attraverso una procedura di evidenza pubblica, la società consortile Logistica e Innovazione s.c.r.l (R&D.Log – www.rdlog.it) quale soggetto attuatore delle azioni preparatorie per l'avvio del Distretto Tecnologico della Logistica e della Trasformazione previste dall'APQ. Con un investimento complessivo pari a oltre 23 milioni di euro, sono state realizzate (2006-2009) attività di ricerca di base e di ricerca industriale nel settore della logistica (sia territoriale che di impresa). L'intervento si è articolato in quattro azioni:

- Azione 1, dedicata alla creazione di un Osservatorio Tecnologico e Centro di Monitoraggio per sostenere la governance del Distretto con studi, analisi, attività di informazione e supporto alla diffusione dei risultati.
- Azione 2, orientata all'organizzazione dell'offerta di innovazione attraverso il potenziamento e l'integrazione di Laboratori Tecnologici Regionali sui temi del Distretto.
- Azione 3, orientata a sostenere l'alta formazione di giovani laureati.



- Azione 4, orientata ad avviare significativi progetti di Ricerca Industriale delle imprese del Distretto in collaborazione con i centri di ricerca e le università.

Il Consorzio R&D.LOG è costituito per il 50% dalle Università e da Istituti del CNR calabresi e per il restante 50% da varie imprese piccole e medie di logistica e di informatica, di servizi portuali e di trasporto merci insieme alla grande impresa terminalistica del porto di Gioia Tauro

Il Distretto Tecnologico e le relative attività potranno essere potenziato e sviluppate per il periodo di programmazione 2007/2013 attraverso il POR Calabria FESR 2007/2013 e il PON Ricerca e Competitività 2007/2013.

Per quanto riguarda il POR Calabria FESR 2007/2013 le attività del Distretto sono previste all'interno dell'Asse I che persegue l'obiettivo di "rafforzare e valorizzare il sistema regionale della ricerca e le reti di cooperazione con le imprese per sostenere la competitività e la crescita economica della regione" (Obiettivo Specifico 1.1) e, con riferimento ai Poli di Innovazione, esso promuove un insieme di azioni integrate che mirano a:

- creare una rete regionale di Poli Regionali di Innovazione finalizzata ad organizzare e integrare, garantendo standard di servizi comuni e di qualità, le attuali e le future infrastrutture di ricerca scientifica e innovazione tecnologica presenti sul territorio regionale (Obiettivo Operativo 1.1.1 – "Qualificare in senso innovativo l'offerta di ricerca regionale, favorendo la creazione di reti fra Università, Centri di Ricerca e Imprese all'interno di un contesto competitivo e cooperativo in grado di indirizzare gli investimenti verso le eccellenze");
- rafforzare i rapporti tra mondo accademico e sistema produttivo attraverso la realizzazione della Rete Regionale per l'Innovazione e l'attivazione dei Servizi Tecnologici dei Poli di Innovazione (Obiettivo Operativo 1.1.2 – "Realizzare un efficace collegamento tra domanda e offerta di ricerca e innovazione valorizzando le competenze e le funzioni di mediazione").

La Regione Calabria ha definito e avviato il Progetto Integrato di Sviluppo Regionale di Valenza Strategica "Rete Regionale dei Poli di Innovazione" che prevede il potenziamento e lo sviluppo dell'attuale Distretto Tecnologico della Logistica localizzato a Gioia Tauro attraverso le risorse finanziarie del POR Calabria FESR 2007/2013.

Per quanto riguarda il PON Ricerca e Competitività 2007/2013 le attività del Distretto sono ammissibili nell'ambito della Linea di intervento n. 2: "Reti per il rafforzamento del potenziale scientifico-tecnologico delle Regioni della Convergenza" che prevede interventi mirati a rafforzare il potenziale innovativo delle aree territoriali caratterizzate da fenomeni agglomerativi di università, centri di ricerca e imprese medio-grandi e piccole, promuovendo lo sviluppo di filiere scientifico-tecnologiche di eccellenza pubblico-private, il potenziamento e/o sviluppo di Distretti di alta Tecnologia e relative reti nei settori strategici per la regione Calabria. In particolare, la Linea di intervento prevede il sostegno ad iniziative che integrano e valorizzano azioni intraprese a livello regionale in ordine ai Distretti di Alta Tecnologia (quale appunto le azioni preparatorie svolte per il Distretto Tecnologico della Logistica e Trasformazione), tramite la realizzazione di iniziative integrate e organiche di attività di ricerca fondamentale, ricerca industriale e sviluppo sperimentale.

### 3.5. Progetto Integrato di Sviluppo Urbano "Città Porto di Gioia Tauro"

Il POR Calabria FESR 2007/2013 prevede la realizzazione di un Progetto Integrato di Sviluppo Urbano specifico per la realizzazione di un efficiente sistema urbano di servizi attorno al Porto di Gioia Tauro. Il Progetto Integrato di Sviluppo Urbano è finalizzato alla formazione di una "Città - Porto" di livello sovraregionale, integrata nel sistema metropolitano dell'Area dello Stretto, attraverso la realizzazione di interventi e "misure compensative" per:

The bottom of the page features several handwritten signatures in blue ink. A prominent circular official stamp is visible, containing the text "MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO" and "Dipartimento per le Politiche di Sviluppo Economico". To the right of the stamp, the number "22" is handwritten.

- lo sviluppo del waterfront delle Città di Gioia Tauro e San Ferdinando (spazi attrezzati per lo svago, lo sport, le attività balneari, la cultura e le attività sociali);
- la realizzazione di interventi di riqualificazione e funzionalizzazione degli insediamenti urbani a margine dell'area portuale con il duplice obiettivo di evitare condizioni di eccessiva urbanizzazione e di dotare l'area di moderne strutture di servizio per le persone e le imprese (strutture ricettivo-alberghiere, punti ristoro, nodi di interscambio modale, aree verdi attrezzate, spazi commerciali; etc.);
- la realizzazione di un Centro di Accoglienza dei Marittimi dotato di albergo per brevissimi soggiorni, piscina, impianti sportivi, pub, biblioteca multilingua, servizi internet, servizi di lavanderia, servizi di ristorazione, vendita e promozione prodotti tipici calabresi, presidi medici, cineteca, sale tv satellitare, luoghi di preghiera multiconfessionale;
- l'individuazione e l'applicazione di misure compensative da applicare nell'area territoriale di riferimento per la salvaguardia e la valorizzazione ambientale;
- la realizzazione di interventi sul sistema delle infrastrutture e della mobilità dai comuni limitrofi all'area portuale.

La dotazione finanziaria del Progetto Integrato di Sviluppo Urbano "Città Porto di Gioia tauro" è pari a 41.975.360,72 euro.

### 3.6. Sistema Integrato di Sicurezza per lo Sviluppo dell'Area Ampia di Gioia Tauro

Nell'ambito del Programma Operativo Nazionale "Sicurezza per lo Sviluppo - Obiettivo Convergenza" 2007/2013 è stato approvato il Progetto "Sistema Integrato per lo Sviluppo dell'Area Ampia di Gioia Tauro" per una dotazione finanziaria pari a 15.600.000,00 euro individuando come beneficiario finale la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Commissario delegato per il coordinamento delle attività connesse con lo sviluppo dell'area ampia di Gioia Tauro.

### 3.7. Delibera CIPE N. 89/2003

Con la Delibera del CIPE n. 89 del 2003 sono stati approvati con prescrizioni i progetti preliminari per la realizzazione di diversi interventi nel porto di Gioia Tauro riguardanti la piastra del freddo, il completamento e sviluppo comparto nord, la struttura a supporto della mobilità e sicurezza dei lavoratori e le reti di distribuzioni (elettriche MT BT, trasmissione dati, illuminazione, idrica e fognaria). Gli interventi sono stati suddivisi in 13 progetti per un costo di 76,162 milioni di euro, e nella stessa seduta il CIPE ha concesso un primo finanziamento di 12,186 milioni di euro, a carico dell'art. 13 della Legge n. 166 del 2002, per le annualità 2003-2004 stabilendo che:

- l'importo di 4,570 milioni di euro, richiesto per il 2003, necessita per avviare l'appalto relativo ad alcuni interventi (piazzale nord e viabilità) e per proseguire la progettazione definitiva;
- l'importo di 7,616 milioni di euro, richiesto per il 2004, servirà per inviare in appalto i lavori relativi alle reti materiali e per fronteggiare ulteriori spese di progettazione.

I Progetti rimanenti sono aggregabili in 3 voci: piastra del freddo, completamento e sviluppo del comparto nord, strutture a supporto della mobilità e della sicurezza di utenti ed operatori. I Progetti sono riportati di seguito.

**APQ POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO**

Piastra del Freddo.	Collegamento Criogenico Rigassificatore - Piastra del Freddo.	11.700.000
	Magazzini della Piastra del Freddo.	30.000.000
	Viabilità Interna e di Raccordo verso la Piastra del Freddo.	3.500.000
	Allacciamenti Ferroviari.	3.000.000
	Laboratori Fitopatologici.	250.000
	<b>Totale</b>	<b>48.450.000</b>
Completamento e Sviluppo del Comparto Nord.	Sistemazione Piazzale Nord del Porto	500.000
	Strada di Accesso da San Ferdinando al Piazzale Nord.	2.100.000
	Capannoni Prefabbricati.	5.532.500
	<b>Totale</b>	<b>8.132.500</b>
Strutture a Supporto della Mobilità e della Sicurezza dei Lavoratori.	Parcheggio Multipiano Operatori Portuali.	8.000.000
	Ingresso Pedonale in Quota Operatori Portuali.	1.579.500
	<b>Totale</b>	<b>9.576.500</b>
<b>TOTALE</b>		<b>66.159.000</b>

Le prescrizioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, cui è condizionata l'approvazione dei progetti, sono di seguito riportate:

- per quanto riguarda la realizzazione di due opere (magazzini «Piastra del freddo delle stesse e comunque prima dell'affidamento dei lavori, dovrà essere verificato lo stato di avanzamento della realizzazione dell'impianto di rigassificazione, essendo le due opere funzionali all'esistenza dell'impianto stesso. Il perfezionamento dell'affidamento dei lavori resterà condizionato al preventivo affidamento dell'impianto di rigassificazione ed al raggiungimento di un avanzamento di quest'ultimo impianto congruente ai tempi di realizzazione dei lavori in parola;
- nella redazione della progettazione definitiva si dovrà indagare l'impatto economico del piano industriale del porto di Gioia Tauro sull'importo della concessione delle imprese e delle attività economiche presenti nell'area demaniale, poiché la natura dell'iniziativa sottoposta a finanziamento è in grado di modificare profondamente l'assetto industriale del porto stesso e le opportunità di traffico che da questo deriveranno.
- tenuto conto delle considerazioni svolte dall'Unità Tecnica - Finanza di Progetto il Soggetto aggiudicatario in sede di progettazione definitiva dovrà effettuare gli approfondimenti indicati dall'Unità stessa ed in particolare definire in modo esaustivo:
  - l'effettivo perimetro dell'iniziativa;
  - i profili giuridici connessi al coinvolgimento degli investitori privati, le modalità di gestione e l'arco temporale di gestione della piastra;
  - la conseguente sostenibilità economico-finanziaria dell'iniziativa (struttura finanziaria, prezzi unitari all'utenza, cauzione o retrocessione ricavi, etc.);
  - criteri e modalità dell'analisi della domanda rispetto agli obiettivi dell'autorità.

Il Soggetto Aggiudicatario è l'Autorità Portuale di Gioia Tauro e per la realizzazione degli interventi è previsto il ricorso all'appalto integrato.

Stato delle Attuazione della Delibera CIPE N. 89/2003.

Conformemente a quanto sopra, sono state completate le progettazioni definitive relative agli interventi proposti, tutte trasmesse al Ministero, e sono stati appaltati i lavori già finanziati relativi alla viabilità e alle reti materiali.

Deve inoltre rilevarsi che nel testo della Delibera CIPE è evidenziata la necessità di approfondire, in sede di progettazione definitiva, gli aspetti di impatto economico dell’iniziativa, con riferimento agli interventi, ancora non coperti da finanziamento, relativi ai “Magazzini della Piastra del Freddo” e al “Collegamento Criogenetico Rigassificatore - Piastra del Freddo”. Ciò in quanto gli interventi di cui sopra sono strettamente connessi, sotto il profilo tecnico – funzionale, alla costruzione dell’Impianto di Rigassificazione, da avviare sulla base di investimenti di Soggetti privati e la cui realizzazione è ricompresa nella cornice generale di inquadramento della proposta.

#### **4. ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO**

##### **4.1 Interventi in sezione attuativa**

Nella tabella che segue vengono elencate tutte le Operazioni che dispongono delle condizioni tecniche e finanziarie per essere immediatamente attivate :

<b>Codice</b>	<b>Ente Attuatore</b>	<b>Titolo Intervento</b>	<b>Importo (M€)</b>
LP-01	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Lavori di arretramento dello sporgente Ovest del canale di accesso con la riconfigurazione della struttura a tergo.	8,98
LP-02	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante tratto D del porto di Gioia Tauro e realizzazione della terza via di corsa.	25,00
LP-03	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Completamento e sviluppo del comparto nord – Viabilità, capannoni e reti elettriche nell’area portuale di Gioia Tauro.	20,00
LP-04	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Lavori di adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti di banchina Nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei canali.	6,97
LP-05	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro.	20,00
LP-06	Regione Calabria	Studio Fattibilità “Layout funzionale e fisico delle infrastrutture retroportuali e primi interventi prioritari	17,35
AP-01	Regione Calabria	Marketing & Promozione del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro e Studio di Fattibilità del World Trade Center.	3,00
AP-02	Regione Calabria	Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro (Contratti di Investimento)	25,0
AP-03	Regione Calabria	Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro finalizzati alla riduzione dei consumi energetici attraverso interventi di efficienza energetica e dell’uso delle fonti rinnovabili.	5,0
MS-01	MiSE-DPS-DGIAI	Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.	25,0
MS-02	Regione Calabria	Definizione e valutazione dei livelli di servizio, degli interventi normativi e dei regimi di aiuto necessari per sostenere gli operatori privati per il trasporto su ferro delle merci da e per il Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.	0,10
RIC-01	Regione Calabria	Polo di Innovazione “Trasporti e Logistica” di Gioia Tauro	10,00
URB-01	Regione Calabria	Centro servizi e accoglienza ai marittimi.	9,00


**APQ POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO**

<b>Codice</b>	<b>Ente Attuatore</b>	<b>Titolo Intervento</b>	<b>Importo (M€)</b>
PR - 01	Regione Calabria	Infrastrutture e servizi di telecomunicazione a banda larga.	4,00
RF-01	RFI	Collegamento ferroviario Gioia –Tauro - Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)	65,00
RF-02	RFI	Collegamento ferroviario Gioia –Tauro - Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria: Costruzione della nuova SSE (Sottostazione Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento della SSE Sambiasi	18,50
RF-03	RFI	Collegamento ferroviario Gioia –Tauro - Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria: ACS e PRG stazione di Lamezia Terme	18,00
RF-04	RFI	Collegamento ferroviario Gioia –Tauro - Bari .Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'itinerario Gioia Tauro – Taranto – Bari	26,00
RF-05	RFI	Collegamento ferroviario Gioia –Tauro – Bari. 1^ fase potenziamento tratta Metaponto-Sibari-B.S.Antonello	153
<b>TOTALE</b>			<b>459,90</b>

**4.1.1. LP/01 - Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con la riconfigurazione della struttura a tergo**

**Descrizione dell'intervento**

L'ambito di intervento è l'area a sud-ovest del porto di Gioia Tauro in prossimità dell'imboccatura di ponente del canale portuale.

L'intervento prevede l'arretramento della radice del molo Nord per realizzare l'ideale prosecuzione della scogliera, posta a protezione del tratto iniziale del canale portuale, attualmente oggetto dei lavori di ampliamento del canale e del suo parziale banchinamento.

La sezione tipo sarà costituita da un nucleo completamente recuperato dalla struttura esistente, da uno strato filtro costituito da scogli di I categoria e da una mantellata, posta con scarpa 5/3, in scogli di II e III categoria. Oltre il tratto in radice la sezione della scogliera sarà costituita da uno strato filtro costituito da scogli di I categoria e da una mantellata, posta con scarpa 5/3, in scogli di II e III categoria.

Il masso di sovraccarico è posto a quota 4 m dal l.m.m. e poi gradualmente sale per raccordarsi con la quota 7,75 m nel tratto centrale del molo. Lungo questo tratto in adiacenza al masso di sovraccarico, sarà realizzata una pista pavimentata in misto granulometrico.

**Fabbisogni da soddisfare**

L'intervento si prefigge di migliorare le condizioni di accesso e transitabilità del canale portuale con particolare riferimento ai natanti del tipo Super\_Post\_Panamax che scalano il porto. In particolare sarà consentita in piena sicurezza la fruibilità in accesso ed uscita del canale portuale anche con una nave Super Post Panamax in attracco in corrispondenza della banchina Alti Fondali.

*[Handwritten initials]*

*[Handwritten signature]*  
 26 *[Handwritten initials]*

**Fattibilità dell'Intervento**

L'intervento è inserito nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale Gioia Tauro approvato dal Comitato Portuale di Gioia Tauro.

I lavori si possono configurare come completamento dell'intervento in corso di esecuzione dell'ampliamento del canale portuale il cui progetto è stato oggetto di parere favorevole da parte della terza sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. giusto voto n. 443 del 19.12.02. Inoltre le stesse lavorazioni (ampliamento canale portuale) sono state dichiarate adeguamento tecnico funzionale con parere 444 del 19.12.02.

Lo studio di prefattibilità ambientale e le indagini di natura tecnica sui terreni di fondazioni stanno a dimostrare che l'esecuzione delle opere non ha particolari problemi. Si tratta di un adeguamento funzionale dell'attuale radice del molo nord per cui sostanzialmente la configurazione dell'entrata nel canale portuale non muta l'aspetto generale del porto.

Nella fase lavorativa, che prevede lo spostamento verso ovest di parte del molo foraneo, saranno eseguite operazioni da porre in congruenza con il movimento del traffico navale, per non penalizzare le movimentazioni che avvengono lungo le attuali banchine.

**Disponibilità e accessibilità delle aree**

Le aree interessate ai lavori sono disponibili, per cui non sono necessarie operazioni di esproprio. L'accessibilità a tali zone avviene sia da terra con mezzi terrestri sia da mare con eventuali pontoni e draghe.

Le lavorazioni per l'esecuzione dell'opera impegnano in una certa misura lo specchio d'acqua per cui verrà posta l'attenzione per non creare eccessivo intralcio alle operazioni portuali.

Anche i lavori di dragaggio possono essere eseguiti senza intralcio al traffico ed alle movimentazioni attuali.

**Cronoprogramma di attuazione**

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- Progettazione esecutiva approvata con D.P. n. 14/09 del 26.02.09
- Aggiudicazione dei lavori: D.P. n. 05/10 del 11.01.2010
- Inizio dei lavori: 25.05.2010
- Esecuzione dei lavori e collaudo: 450 gg

**Costo dell'intervento**

Il costo previsto per la realizzazione dell'intervento è pari a 8.980.000,00 euro.

**4.1.2. LP/02 - Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante tratto D del Porto di Gioia Tauro e realizzazione della terza via di corsa**

**Descrizione dell'intervento**

Il progetto prevede l'adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante tratto D nonché la realizzazione dell'approfondimento dei fondali del canale portuale per uno sviluppo della citata banchina di circa 650 m. e la realizzazione della terza via di corsa sempre per circa 650 m.



Le banchine di levante del canale portuale si sviluppano per una lunghezza complessiva di circa 3000 m e precisamente:

- tratto A, di lunghezza 793 m,
- tratto B, di lunghezza 457 m,
- tratto C, di lunghezza 645 m,
- tratto D, di lunghezza 1116 m,

Per i tratti A-B-C è in corso d'esecuzione un intervento analogo a quello che si dovrà realizzare con il progetto in parola.

Le banchine oggetto dell'intervento sono state realizzate alla fine degli anni 1970 mediante paratie in cemento armato di contenimento del terreno delle sponde. Le paratie sono costituite da elementi in cemento armato, con sezione a T di larghezza 300 cm, altezza 250 cm, spessore d'ala 80 cm e d'anima 80 cm, accostati, realizzati nel terreno con scavo a benna in presenza di fanghi bentonitici. Successivamente è stato eseguito l'escavo del canale portuale.

Gli elementi sono collegati in sommità da una trave di coronamento in cemento armato di sezione 475 x 235 cm, con estradosso a quota 3,50 m, coincidente con la quota del piazzale di banchina. Ogni 12 elementi (48 m) la trave è interrotta da un giunto di dilatazione. Detta trave ospita una rotaia per gru di banchina distante 3 m da ciglio banchina ed una canaletta per il passaggio di cavi di alimentazione elettrica.

La profondità della paratia è diversa per i vari tratti: per il tratto A ha altezza totale di 31,50 m di cui 28,0 m in acqua; per i tratti B e C ha altezza totale 29,20m, di cui 25,70 m in acqua; per il tratto D ha altezza totale di 27,50m, di cui 24,00 in acqua.

Le opere di banchinamento del Porto di Gioia Tauro nel corso del tempo hanno subito diversi interventi necessari a garantire l'operatività delle banchine con gru di dimensioni sempre maggiori.

Nel 2004 è stato completato il banchinamento di levante con la costruzione della banchina alti fondali a giorno su pali con pescaggio -18,00 m sul l.m.m.

Per come rilevato dai più recenti studi effettuati nella fase di progettazione per i tratti A, B e C le nuove configurazioni di equilibrio che si vengono a creare a causa dell'approfondimento dei fondali, della realizzazione della terza via di corsa della gru, unitamente all'attuale stato di conservazione del paramento a mare delle paratie impongono un intervento di adeguamento strutturale della banchina "D".

In dipendenza di ciò l'intervento prevede le seguenti lavorazioni:

- Trattamento colonnare di cemento con jet grouting del terreno fondale del canale, a ridosso della paratia. Risanamento del paramento a mare della paratia.
- Realizzazione della nuova trave porta-rotaia in c.a..Realizzazione del solettone in c.a. di collegamento.
- Ripristino dell'impianto di smaltimento delle acque meteoriche.

### ***Fabbisogni da soddisfare***

Nell'obiettivo generale di aumentare la competitività del porto, i livelli di sicurezza degli scali e la navigabilità interna nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance conferendo maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo, con il presente progetto si è inteso completare l'approfondimento degli attuali fondali del canale portuale, nonché di realizzare la terza via di corsa della gru su quasi tutta la banchina di levante.

Attualmente su questo tratto di banchina sono operative gru aventi scartamento di 20 m.

La restante parte della banchina "D" non interessata dalla terza via di corsa e dall'approfondimento dei fondali sarà oggetto del solo consolidamento strutturale.



**Fattibilità dell'Intervento**

L'intervento è inserito nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale Gioia Tauro approvato dal Comitato Portuale di Gioia Tauro.

I lavori per come detto riguardano il completamento degli interventi della banchina di levante le cui lavorazioni per i tratti A, B e C sono in corso di esecuzione.

Il progetto in corso di realizzazione è stato ritenuto meritevole di approvazione a seguito di esame della 3ª Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici giusto parere del 16.11.2005 n. 64.

Inoltre lo stesso, è stato sottoposto all'esame della Commissione Valutazione Impatto Ambientale Regionale che si è espressa nella seduta del 30.11.2006, ritenendo non rientri tra le categorie di interventi da assoggettare a valutazione d'impatto ambientale previsti dal D.P.C.M. 10.08.88 n. 377 nonché dal D.P.R. 12/04.96 e s.m.i. ed ha espresso parere favorevole alla realizzazione delle relative opere giusta nota n° 11693 del 06.12.06. Tenuto conto che le lavorazioni previste sono le stesse dei lavori in corso e che il progetto non modifica in alcun modo sagome forme e volumi, paesaggio o panorama esistente, si ritiene che lo stesso non sia assoggettabile a parere V.I.A..

**Disponibilità e accessibilità delle aree**

Trattandosi di lavori su un tratto di banchina esistente non sussistono vincoli di disponibilità delle aree. L'accessibilità a tali zone avviene sia da terra con mezzi terrestri sia da mare con eventuali pontoni e draghe.

Le lavorazioni per l'esecuzione dell'opera impegnano in una certa misura lo specchio d'acqua per cui verrà posta attenzione a non creare intralcio alle operazioni portuali.

Anche i lavori di dragaggio possono essere eseguiti senza intralcio al traffico ed alle movimentazioni attuali.

**Cronoprogramma di attuazione**

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- Progettazione preliminare                                    disponibile
- Progettazione definitiva                                      entro 90 gg.
- Progettazione esecutiva                                        successivi 90 gg. - appalto integrato
- Affidamento dei lavori                                        successivi 30 gg.
- Inizio dei lavori:     successivi 60 gg.
- Esecuzione dei lavori e collaudo:                            3 anni

**Quadro economico di spesa**

Il costo dell'intervento, in relazione della lunghezza della banchina ed ai costi correnti e con riferimento ai lavori simili in corso di realizzazione, è pari a 25.000.000,00 euro di cui 21.000.000,00 euro per lavori e 4.000.000,00 euro per somme a disposizione dell'amministrazione.

**4.1.3. LP/03 - Completamento e sviluppo del comparto nord – Viabilità, capannoni e reti elettriche nell'area portuale di Gioia Tauro**

**Descrizione dell'intervento**

Il progetto prevede la rivisitazione della viabilità del comparto nord del porto, anche alla luce del pianificato insediamento dell'interporto, realizzando sia nuove arterie stradali sia adeguando quelle esistenti alle mutate esigenze future.

The bottom right section of the page contains several handwritten signatures in blue ink. A prominent circular stamp is visible, containing the text: "MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO" and "DIREZIONE GENERALE per le Politiche di Sviluppo Economico". The stamp is partially obscured by the signatures. A page number "29" is visible at the bottom right corner.

Ciò comporta la programmazione di una rete viaria che consenta a tutti gli utenti, quelli già insediati ma anche quelli che si prevede opereranno nei prossimi anni, di transitare all'interno dell'area portuale con margini di sicurezza adeguati, evitando soprattutto di utilizzare le banchine come arterie di transito. A tal fine, con il presente progetto, si prevede di eseguire le seguenti opere:

- Realizzazione di un viadotto di svincolo di collegamento tra l'attuale viabilità esistente con l'area franca dell'ex stabilimento Isotta Fraschini ed il pianificato ambito interportuale.
- Realizzazione della viabilità alternativa a quella di banchina da realizzarsi sul masso d'appesantimento del muro paraonde nel tratto compreso tra la viabilità nord e quella in fase di realizzazione con il progetto dell'allargamento del canale. Realizzazione della viabilità di servizio dell'ambito interportuale, il cui sviluppo dovrà essere realizzato in coerenza con il Terminal intermodale. Adeguamento della viabilità esistente mediante la sostituzione delle protezioni laterali, asfalto, segnaletica orizzontale e verticale.

Le lavorazioni di cui sopra saranno integrate da ulteriori opere di finitura

### ***Fabbisogni da soddisfare***

Nell'obiettivo generale di aumentare la competitività del porto, i livelli di sicurezza degli scali nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance, conferendo maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo e all'intermodalità, con il presente progetto si è inteso completare il processo di adeguamento strutturale necessario al fabbisogno del sempre più crescente traffico gommatto e ferroviario, utilizzando per il carico/scarico mezzi multi trailer su gomma.

### ***Fattibilità dell'Intervento***

L'intervento è inserito nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale Gioia Tauro approvato dal Comitato Portuale di Gioia Tauro.

I lavori per come detto riguardano il completamento e potenziamento della rete viaria esistente in ambito portuale.

Tenuto conto che le lavorazioni previste sono le stesse dei lavori in corso e che il progetto non modifica in alcun modo sagome forme e volumi, paesaggio o panorama esistente, si ritiene che lo stesso non sia assoggettabile a parere V.I.A..

### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

L'ipotesi localizzativa prevista dallo Studio di Fattibilità individua un'Area che ricade in parte nel demanio marittimo su cui insiste la giurisdizione dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro. La residua superficie era stata a suo tempo oggetto di esproprio da parte del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Reggio Calabria e finalizzata alla realizzazione delle infrastrutture a servizio dell'interporto.

Le lavorazioni per l'esecuzione dell'opera impegnano in una certa misura la viabilità esistente per cui verrà posta attenzione a non creare intralcio alle operazioni portuali.

### ***Cronoprogramma di attuazione***

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- |                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| - Progettazione preliminare | disponibile                |
| - Progettazione definitiva  | entro 90 gg.               |
| - Progettazione esecutiva   | 90 gg. - appalto integrato |



Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones below.

- Affidamento dei lavori                                successivi 30 gg.
- Inizio dei lavori:    successivi 60 gg.
- Esecuzione dei lavori e collaudo:                        3 anni

### ***Quadro economico di spesa***

Il costo complessivo dell'intervento, in relazione della lunghezza della banchina ed ai costi correnti e con riferimento ai lavori simili in corso di realizzazione, è pari a 20.000.000,00 euro di cui 17.500.000,00 euro per lavori e 2.500.000,00 euro per somme a disposizione dell'amministrazione.

#### **4.1.4. LP/04 - Lavori di adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti di banchina Nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei canali**

##### ***Descrizione dell'intervento***

Il progetto prevede l'adeguamento strutturale ed il risanamento del paramento a mare delle paratie della banchine nord (tratti E ed F) per uno sviluppo totale di circa 400 m.

Le banchine oggetto dell'intervento sono state realizzate alla fine degli anni 1970 mediante paratie in cemento armato di contenimento del terreno delle sponde. Le paratie sono costituite da elementi in cemento armato, con sezione a T di larghezza 300 cm, altezza 250 cm, spessore d'ala 80 cm e d'anima 80 cm, accostati, realizzati nel terreno con scavo a benna in presenza di fanghi bentonitici. Successivamente è stato eseguito l'escavo del canale portuale.

Gli elementi sono collegati in sommità da una trave di coronamento in cemento armato, con estradosso a quota 3,00 m, coincidente con la quota del piazzale di banchina. Ogni 12 elementi (48 m) la trave è interrotta da un giunto di dilatazione. Il tratto "E" è dotato di scivoli per l'attracco RO-RO mentre il tratto "F" è provvisto di due scasse per l'alloggiamento di eventuali rotaie per gru di banchina ed una canaletta per il passaggio di cavi di alimentazione elettrica. La profondità delle paratie ha una altezza totale di 23,60 m, di cui 20,60 in acqua.

Le opere di banchinamento del Porto di Gioia Tauro nel corso del tempo hanno subito diversi interventi necessari a garantire l'operatività delle banchine con gru di dimensioni sempre maggiori.

Attualmente sono in corso di realizzazione i lavori di adeguamento strutturale sui tratti A, B e C della banchina di levante, inoltre è stato programmato l'intervento relativo al tratto D.

Tenuto conto, per come detto, che sulla banchina nord tratto E ed F non sono stati effettuati lavori di manutenzione strutturale e che, da verifiche effettuate sullo stato di conservazione di dette banchine, si sono riscontrati ammaloramenti del paramento subacqueo nonché lungo la trave di coronamento, si è pervenuti alla determinazione di effettuare lavori di risanamento ed adeguamento strutturale delle banchine in parola.

##### ***Fabbisogni da soddisfare***

Aumentare la competitività del porto, i livelli di sicurezza della circolazione marittima e della navigabilità interna, nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance conferendo maggiore funzionalità allo scalo. Con l'intervento si intende completare il processo di adeguamento strutturale delle banchine.



*Fattibilità dell’Intervento*

L’intervento è inserito nel Piano Operativo Triennale dell’Autorità Portuale Gioia Tauro approvato dal Comitato Portuale di Gioia Tauro.

Tenuto conto che le lavorazioni previste riguardano prettamente interventi di manutenzione strutturale e che non alterano il sistema costruttivo esistente non modificando in alcun modo sagome forme e volumi, paesaggio o panorama esistente, si ritiene che lo stesso non sia assoggettabile a parere V.I.A.

*Disponibilità e accessibilità delle aree*

Trattandosi di lavori su un tratto di banchina esistente non sussistono vincoli di disponibilità delle aree, esiste il vincolo di effettuare le lavorazioni per tratti trattandosi di spazi in uso al terminalista al fine di non eliminare per tutta la lunghezza la possibilità di accosto.

L’accessibilità a tali zone avviene sia da terra con mezzi terrestri sia da mare con eventuali pontoni e draghe.

Le lavorazioni per l’esecuzione dell’opera impegnano in una certa misura lo specchio d’acqua per cui verrà posta attenzione a non creare intralcio alle operazioni portuali.

Anche i lavori di dragaggio possono essere eseguiti senza intralcio al traffico ed alle movimentazioni attuali.

*Cronoprogramma di attuazione*

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- Progettazione preliminare                         disponibile
- Progettazione definitiva                         entro 90 gg.
- Progettazione esecutiva                         90 gg. - appalto integrato
- Affidamento dei lavori                         successivi 30 gg.
- Inizio dei lavori:                                    successivi 60 gg.
- Esecuzione dei lavori e collaudo:             2 anni

*Quadro economico di spesa*

Il costo totale dell’intervento, in relazione della lunghezza della banchina ed ai costi correnti e con riferimento ai lavori simili in corso di realizzazione, è pari a 6.970.000,00 euro di cui 6.000.000,00 euro per lavori e 970.000,00 euro per somme a disposizione dell’Amministrazione.

**4.1.5. LP/05 - Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro**

*Descrizione dell’intervento*

La proposta del Nuovo Terminal comprende la realizzazione di aree di stoccaggio e di scambio per una superficie complessiva di circa 215.000 mq per la movimentazione di merce nazionalizzata e 65.000 mq di merce allo stato estero. Il terminal è attrezzato con un gruppo di fasci di binari anche questi articolati su due aree distinte per la trattazione di merce rispettivamente allo stato nazionale ed estero. Nell’ambito del terminal saranno effettuate tutte le movimentazioni relative ai containers, casse mobili etc. con destinazione da/per il terminal, mentre tutte le operazioni di manovra saranno espletate sui binari di presa e consegna presenti all’interno dell’impianto ferroviario già esistente della stazione di San Ferdinando. I treni in arrivo saranno posizionati sui binari di presa e consegna della stazione, successivamente saranno introdotti all’interno del terminal intermodale e qui movimentati con l’equipment in dotazione al terminal. I treni in



Handwritten signature in blue ink extending from the stamp area.

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page.

uscita sono formati con l'equipment in dotazione al terminal e, a composizione ultimata, saranno trasferiti sui binari di presa e consegna presenti all'interno dell'impianto ferroviario della stazione di San Ferdinando. Il terminal intermodale è connesso lato sud con i binari di presa e consegna della stazione di San Ferdinando, nonché con viabilità dedicata ai terminal portuali allo stato attivi in porto.

### ***Fabbisogni da soddisfare***

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

### ***Fattibilità dell'Intervento***

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha realizzato una proposta di Studio di fattibilità dell'intervento che è inserito nel Piano Operativo Triennale 2010/2012 quale investimento suscettibile di finanziamento a carico di privati.

Lo SdF dovrà essere approvato dalla Regione Calabria previa consultazione con la competente Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dovrà contenere soluzioni progettuali – anche in termini di adeguate localizzazioni – mirate a garantire condizioni commerciali ed operative per l'incremento delle quote di diversione modale verso il sistema ferroviario, al fine di impegnare progressivamente tutta la capacità infrastrutturale che si renderà disponibile con gli interventi previsti in APQ, nonché a garantire competitività al sistema intermodale, attraverso l'efficienza delle operazioni di scambio nave-ferro.

### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

L'ipotesi localizzativa prevista dalla proposta di Studio di Fattibilità individua un'Area che ricade in parte nel demanio marittimo (complesso immobiliare ex "Isotta Fraschini") su cui insiste la giurisdizione dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro. La residua superficie era stata a suo tempo oggetto di esproprio da parte del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Reggio Calabria e finalizzata alla realizzazione delle infrastrutture a servizio dell'interporto.

L'intera Area di intervento è associata alla funzione di Terminal Intermodale anche nel documento di Piano Regolatore Portuale, deliberato favorevolmente dal Comitato Portuale di Gioia Tauro.

### ***Cronoprogramma di attuazione***

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- |   |                    |
|---|--------------------|
| - Studio di fattibilità                     | disponibile;       |
| - Progettazione preliminare                 | 180 gg.;           |
| - Affidamento della costruzione e gestione: | successivi 180 gg. |
| - Inizio dei lavori:                        | successivi 60 gg.  |
| - Esecuzione dei lavori e collaudo:         | 2 anni.            |

### ***Quadro economico di spesa***

Il costo dell'intervento è pari a 20.000.000,00 euro.



#### 4.1.6. LP/06 - Studio Fattibilità "Layout funzionale e fisico delle infrastrutture retroportuali e primi interventi prioritari"

##### *Descrizione dell'intervento*

Gli elementi di vantaggio competitivo del Porto (posizione geografica baricentrica nel Mediterraneo, presenza di operatori leader nel transhipment e nel segmento auto, elevato numero di collegamenti feeder etc.), come indicato dal Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro<sup>4</sup>, non sono stati sufficienti a realizzare il futuro logistico di Gioia Tauro, a causa di diversi ostacoli allo sviluppo (carenze infrastrutturali, mancanza di un prodotto logistico, criticità sul fronte della sicurezza, governance complessa ed elevata burocratizzazione, assenza di un efficace marketing territoriale, ecc.).

In particolare, il Piano di Sviluppo Strategico individua fra i principali limiti alla competitività del Porto, connessi alla razionalizzazione degli spazi portuali/retroportuali e alle infrastrutture di collegamento con le reti nazionali, le seguenti ragioni:

- l'attuale infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto non è in grado di operare come un moderno Gateway:
  - a. l'interporto al momento non è utilizzabile (causa posizione non baricentrica, difficoltà di manovra etc.);
  - b. l'attuale connessione ferroviaria prevede fasci di binari di collegamento tra i terminal portuali in concessione (MedCenter Terminal Container - MCT che fa parte del gruppo Contship Italia e Terminal Auto gestito dalla ICO BLG Italia) e lo scalo ferroviario di San Ferdinando (RC) collocato nella zona Nord dell'ambito portuale.
- l'attuale infrastruttura stradale a servizio del Porto presenta alcune criticità:
  - a. sia sul fronte Nord, lo svincolo di Rosarno risulta penalizzato dall'intersezione a raso sulla trasversale Rosarno - Gioiosa Jonica che deve essere impegnata dai mezzi con origine/destinazione nel porto prima che essi possano raggiungere l'asse attrezzato di accesso all'area portuale;
  - b. sia sul fronte Sud, allo stato precluso dalla necessità di percorrere in attraversamento vaste aree dell'abitato di Gioia Tauro;
- le dinamiche di sviluppo separate tra Porto e Retroporto hanno portato ad un layout ad elevata eterogeneità, carente di un indirizzo strategico:
  - a. spazi disponibili per banchine, piazzali ed operazioni portuali non sono ancora pienamente utilizzati (ad es. zona destinata ad attività logistiche marginali contigua ad area contenitori, zona non inclusa in area portuale pur a ridosso del bacino e con terreni retrostanti destinabili a piazzale);
  - b. sono presenti attività esterne alle attività di MCT e BLG (ad es. un'attività di stoccaggio merci liquide in disuso, un'attività di costruzione natanti, presenza di binari nell'area in concessione MCT a riduzione dello spazio a disposizione per lo stoccaggio dei container);
  - c. frammentazione del Retroporto in un gran numero di piccoli operatori, per lo più estranei all'attività del Porto.
    - 1) Per lo sviluppo di un polo logistico di eccellenza a Gioia Tauro, il Piano di Sviluppo Strategico individua, fra gli altri, come prioritari i seguenti interventi:
    - 2) lo sviluppo delle connessioni della struttura portuale con le reti nazionali di trasporto attraverso:

<sup>4</sup> Booz Allen Hamilton, in qualità di Advisor del Commissario Straordinario del Governo per il Coordinamento delle attività connesse allo sviluppo dell'Area Ampia di Gioia Tauro, *Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro*, Marzo 2008.



- 3) la realizzazione di un Gateway integrato nel sistema ferroviario nazionale attraverso la definizione di un modello gestionale che garantisca l'operatività del Gateway secondo criteri di terminal pubblico con gestione attribuita mediante gara europea;
- 4) la rimozione dei colli di bottiglia sul sistema ferroviario per sostenere l'incremento delle tracce disponibili (dalle attuali 5 coppie di treni al giorno al potenziale di 20 coppie di treni al giorno) e per permettere il passaggio di contenitori highcube;
- 5) l'infrastrutturazione viaria del retroporto mediante la realizzazione dell'intersezione dell'Autostrada A3 Svincolo di Rosarno - asse attrezzato di accesso al Porto, nonché la realizzazione di una tangenziale in by-pass dell'abitato di Gioia Tauro e conseguente connessione diretta all'Autostrada A3 Svincolo di Gioia Tauro all'asse attrezzato di accesso al Porto;
- 6) la progettazione del layout del retroporto per la riorganizzazione ottimizzata degli spazi, che comprenda la delocalizzazione della Piastra del Freddo<sup>5</sup> in una zona più appropriata liberando aree pregiate per lo sviluppo portuale.

Gli interventi per il polo logistico di eccellenza di Gioia Tauro in termini di riorganizzazione del layout e di connessione alla rete di trasporto nazionale devono creare, quindi, le condizioni di base propedeutiche allo sviluppo degli interventi non-infrastrutturali ed in particolare delle attività di logistica necessarie a favorire l'insediamento dei grandi operatori industriali e logistici, volano di uno sviluppo sostenibile di tutta l'Area Ampia. Il Progetto proposto consente il soddisfacimento degli obiettivi descritti mediante la realizzazione di uno specifico Studio di Fattibilità delle opere infrastrutturali viarie e ferroviarie del retro porto e in particolare dei seguenti interventi:

- la realizzazione del Gateway Ferroviario della zona industriale e dell'interporto e le relative connessioni ai terminal portuali e alle infrastrutture ferroviarie di collegamento alla rete ferroviaria nazionale;
- la localizzazione della nuova piastra del freddo (trasferimento presso l'area del rigassificatore<sup>6</sup>);
- la infrastrutturazione viaria del retroporto;
- la connessione viaria dell'area portuale alla rete stradale nazionale, mediante la realizzazione dell'intersezione dell'Autostrada A3 svincolo di Rosarno – asse attrezzato di accesso al porto, nonché la realizzazione di una tangenziale in by-pass dell'abitato di Gioia Tauro e conseguente connessione diretta dell'Autostrada A3 svincolo di Gioia Tauro all'asse attrezzato di accesso al porto.

A seguito degli esiti positivi emergenti dalla selezione delle soluzioni progettuali individuate dallo studio di fattibilità, sarà data attuazione ai primi interventi prioritari di infrastrutturazione viaria retro portuale e di accesso al porto, finalizzati allo sviluppo strategico del distretto logistico di Gioia Tauro, che abbiano le condizioni di maturità tecnica e finanziaria per la immediata realizzazione.

In particolare, detti interventi prioritari dovranno essere volti al perseguimento degli obiettivi di incremento delle quote di diversione modale verso il sistema ferroviario (così come indicato all'art. 2 comma 2 seconda

<sup>5</sup> La Piastra del Freddo è un'area logistica in cui sono previsti lo stoccaggio, la manipolazione e la movimentazione di merci che necessitano di essere mantenute refrigerate. Il 13 Dicembre 2003 il CIPE ha approvato il progetto preliminare per la creazione di una Piastra del Freddo presso il Porto. La Piastra dovrebbe sorgere in un'area a ridosso dell'attuale terminal container MCT, con la realizzazione di 15 magazzini refrigeranti su una dotazione complessiva di 24 di circa 3000mq l'uno divisi in 3 celle da 1000mq l'una. L'investimento totale per la Piastra necessario è stimato in 76,1 mln €.

Fonte: Provvedimento CIPE, *Studio sulla valorizzazione economica dei benefici attesi dalla realizzazione della Piastra del Freddo a Gioia Tauro*, CapGemini, 2006

<sup>6</sup> A fronte del parere favorevole di Regione Calabria e dell'Autorità Portuale, il 13 novembre 2003 viene data l'approvazione allo sviluppo del "Polo del Gas" a Gioia Tauro e si delibera per la destinazione delle aree ed il parziale finanziamento della "Piastra del Freddo". Il 27 Marzo 2007 IRIDE e Sorgenia hanno sottoscritto un accordo per partecipare al progetto di sviluppo del Rigassificatore a Gioia Tauro acquisendo il 51% di LNG MedGas Terminal con il restante 49% in capo a MedGas Italia S.r.l.

Il progetto "Rigassificatore" prevede: un terminale per metaniere per le operazioni di scarico collegato alla terraferma da un pontile di 500 metri; un impianto di Rigassificazione e 3/4 serbatoi di stoccaggio per un totale di 600.000m<sup>3</sup>; una condotta criogenica per il trasferimento del GNL all'area d'impianto, di 3500 m.

Fonte: Regione Calabria, POR Scheda 6, "Rigassificatore e Piastra del Freddo", *Autorità Portuale di Gioia Tauro, Presentazione Istituzionale*, 2007.



linea dell'Articolato del presente Accordo) e definiti previa consultazione con la competente Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e di altri eventuali soggetti interessati.

### ***Fabbisogni da soddisfare***

L'esigenza dello Studio di Fattibilità è manifestata dalla necessità di accertare la bontà dell'iniziale idea-progetto, di individuare le modalità di realizzazione dell'idea originaria più realistiche e promettenti, di conferire maggiore efficacia operativa alla (eventuale) progettazione, di definire un articolato quadro finanziario orientato a presentare le corrette sinergie e complementarietà con gli interventi per il potenziamento delle infrastrutture materiali e immateriali del Porto di Gioia Tauro, la messa in sicurezza dell'Area Ampia e lo sviluppo di attività industriali di logistica.

Lo Studio di Fattibilità sarà redatto secondo le indicazioni metodologiche nazionali e comunitarie per le opere infrastrutturali e comprenderà le seguenti sezioni:

- Analisi propedeutiche e alternative di progetto (quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento, analisi della domanda e dell'offerta, modello di gestione dell'opera, individuazione delle alternative progettuali);
- Fattibilità tecnica;
- Compatibilità ambientale;
- Sostenibilità finanziaria;
- Convenienza economico-sociale;
- Verifica procedurale;
- Analisi di rischio e di sensitività.

Lo Studio di Fattibilità è propedeutico al Piano di Azione degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II<sup>a</sup> Zona Industriale e delle Aree Consortili connesse al Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, secondo quanto previsto dalla delibera della Giunta regionale n. 211/2008.

A seguito dell'approvazione del Piano di Azione si potrà procedere all'affidamento al Consorzio per lo Sviluppo Industriale di RC delle progettazioni e delle realizzazioni di opere, per specifico intervento, ricadenti nelle aree di competenza territoriale.

### ***Fattibilità dell'Intervento***

Non richiesta.

### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

Non richiesta.

### ***Cronoprogramma di attuazione***

Lo Studio di fattibilità dovrà essere realizzato entro 18 mesi dalla stipula del presente Accordo di Programma Quadro.

### ***Quadro economico di spesa***

Il progetto prevede una copertura finanziaria di 17,35 M€, dei quali 350.000€ previsti per la realizzazione dello Studio di fattibilità e 17.000.000 € per i Primi interventi infrastrutturali.



**4.1.7. AP/01 - Marketing & Promozione del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro e Studio di Fattibilità del World Trade Center.**

**Descrizione dell'intervento**

L'intervento prevede:

1. l'avviamento di un'attività di Marketing Territoriale di alto livello, per la promozione del prodotto Gioia Tauro presso i principali operatori mondiali del settore;
2. la creazione di un WTC - World Trade Center di Gioia Tauro (previa la redazione di un opportuno Studio di Fattibilità).

Marketing & Promozione del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.

Il progetto prevede l'attivazione di un insieme di azioni di marketing e promozione del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro, sia verso gli investitori sia verso il territorio attraverso:

- la definizione del prodotto Polo Logistico di Eccellenza Gioia Tauro, per attrarre investitori nazionali ed internazionali, mediante
  - a. la creazione di un consorzio "Sportello Unico", che faccia da unico interlocutore con i grandi investitori;
  - b. la definizione di lotti modulari da assegnare alle imprese in linea con gli standard internazionali;
  - c. l'implementazione di infrastrutture immateriali di eccellenza, con focus sull'IT, con opzioni di customizzazione (ad es. rete telematica);
  - d. l'attivazione di servizi alle imprese ed alle persone (ad es. uffici, parcheggi, mense, servizi postali e di spedizione, sportelli bancari, ecc.) attraverso la realizzazione di un centro servizi integrati;
  - e. la definizione di procedure semplificate e certe di autorizzazione / insediamento;
  - f. la predisposizione di incentivi all'insediamento: strumenti di defiscalizzazione, incentivi al costo del lavoro, etc.;
- l'identificazione degli investitori target e il loro raggiungimento per offrire il prodotto Polo Logistico di Eccellenza Gioia Tauro ed il giusto supporto nel processo di insediamento sul territorio, mediante la pianificazione e attivazione di una serie di attività mirate fra cui:
  - a. la definizione di un Piano di Marketing Strategico e Operativo;
  - b. la preparazione di materiale divulgativo sul prodotto - brochure, plastico del Porto e del Retroporto, sito internet, etc;
  - c. la identificazione di investitori potenziali, la pianificazione e gestione di incontri anche attraverso road-show ed incontri di alto profilo;
  - d. la partecipazione a fiere ed eventi di settore in tutto il mondo;
  - e. la assistenza alle attività necessarie per l'insediamento (attraverso lo Sportello Unico), secondo tempi e modalità certi;
- la comunicazione e l'interazione con il territorio, facilitando la cooptazione nella progettualità di Gioia Tauro mediante:
  - a. la creazione di un organo di governance che riunisca i principali referenti sul territorio: Regione, Provincia, Comuni della Piana, Sindacati, Associazioni etc.;
  - b. l'analisi e segmentazione, secondo importanza e rilevanza, degli stakeholders (secondo il modello MegaCommunity Management);
  - c. l'attivazione di un piano sistematico ed efficace di continua comunicazione e confronto con i principali attori sul territorio.

In quest'ambito verrà avviato un percorso condiviso con Confindustria Reggio Calabria per la realizzazione di iniziative di comunicazione multicanale (giornali, web, fiere specializzate) e per la pianificazione e lo sviluppo di almeno 5 seminari specialistici nelle sedi provinciali della organizzazione di imprese nei cui territori insistono significative attività logistico-portuali (Genova, Trieste, La Spezia, etc.), nonché di almeno 2 seminari con investitori esteri.

In parallelo si valuteranno e si definiranno le condizioni di contesto necessarie alla realizzazione di un ambiente favorevole agli investimenti, anche attraverso la stipula di specifici accordi in tema di flessibilità e costo del lavoro, legalità e credito in raccordo con Prefettura, Organizzazioni sindacali e Istituti di credito.

#### Studio di Fattibilità del World Trade Center di Gioia Tauro.

Lo Studio di Fattibilità ha l'obiettivo di valutare e verificare l'applicabilità e l'opportunità di costituire nel Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro un World Trade Center in grado di assumere il ruolo di amplificatore per le attività e le potenzialità della business community che gravita sul territorio, fornendo un impulso consistente alla sua crescita economica tramite la promozione e la qualificazione a livello internazionale.

Il WTC è concepito come un'*infrastruttura di servizi - relazionale* che offre opportunità di affari, possibilità di accesso a servizi e mezzi per il commercio internazionale, con l'obiettivo di incrementare le vendite internazionali e aiutare le imprese in mercati dove non presenti.

In particolare, il WTC Gioia Tauro:

- non compete con organizzazioni già coinvolte nel commercio mondiale, piuttosto, il suo obiettivo è di affiancarsi ad esse, offrendo loro servizi complementari che insieme arricchiscono l'offerta di servizi all'internazionalizzazione (i World Trade Centers collaborano con Fiere, Camere di Commercio, Istituzioni governative e non ecc.);
- contribuisce a sostenere gli obiettivi del commercio internazionale nell'area in cui offre i propri servizi, pertanto riflette le risorse commerciali e gli obiettivi commerciali dell'area stessa, adattandosi non solo alle opportunità ma anche agli ostacoli del territorio in cui opera;
- deve sviluppare una fitta rete di relazioni (Capitale Relazionale): oltre ai contatti con i 100 Paesi dove sono presenti i 300 World Trade Centers (ad es. mediante affiliazione alla WTCA- World Trade Center Association<sup>7</sup>), anche contatti e relazioni in quei Paesi dove non è presente fisicamente una sede o una filiale, grazie ad accordi con istituzioni locali come Camere di Commercio pubbliche e private, Ambasciate, Consolati, Agenzie Internazionali, aziende, professionisti etc.

Il WTC Gioia Tauro, per assolvere pienamente al ruolo tipico di un World Trade Center, e per massimizzare le proprie capacità finalizzate ad una elevata redditività, deve dotarsi di due componenti:

- un *complesso di edifici* che rappresentino un punto strategico per il commercio dell'area, destinati ad ospitare non solo gli uffici del WTC (ad. es. sala conferenze) ma anche affittuari pubblici e privati che operano nel settore del commercio internazionale;
- un *insieme di servizi* forniti alle aziende del territorio di riferimento per favorire il loro processo di internazionalizzazione, sia da parte del management del WTC, sia dalle aziende che occupano gli spazi fisici del WTC, sia da altre organizzazioni, enti pubblici e società private che operano in collaborazione con il WTC.

<sup>7</sup>WTCA- World Trade Center Association, associazione mondiale di tutti i WTCs, nasce nel 1970 come associazione apolitica per lo sviluppo del commercio mondiale e per sostenere programmi di cooperazione tra i diversi World Trade Centers. La WTCA annovera circa 300 WTCs in 100 paesi del mondo che collaborano attivamente tra di loro a beneficio dell'impresa e territorialità locali. L'associazione al WTCA permette agli affiliati di un WTC l'accesso a tutti i vantaggi e i servizi fruibili attraverso la WTCA, a le partnership strategiche dell'associazione, a tutti i WTC Club del mondo (business club, health club, ristoranti esclusivi ecc.).

Il WTC Gioia Tauro deve consentire ai propri affiliati di:

- ampliare la visibilità della propria attività;
- entrare in contatto con nuovi clienti;
- aderire ad un network con un marchio forte e di qualità riconosciuta a livello globale;
- avere un punto di assistenza, attraverso uffici temporanei e sale meeting;
- partecipare a iniziative internazionali (fiere, eventi di settore, etc.);
- ricevere informazioni internazionali aggiornate riguardo ai propri interessi;
- essere riconosciuti come associato a livello mondiale, in base al principio di reciprocità, usufruendo di speciali convenzioni e agevolazioni in tutte le città del mondo nelle quali è presente un WTC.

Altri servizi indicativi che potrebbe fornire il WTC Gioia Tauro sono:

- *Informazioni sul commercio estero*
  - Statistiche di prima informazione, notizie internazionali su eventi e protagonisti, informazioni doganali, fiscali, valutarie e tecniche, informazioni contrattuali e legislative, informazioni sulle vigenti discipline del lavoro e degli investimenti a Gioia Tauro e all'estero.
  - Azioni di mailing di interesse generale (nuove direttive nazionali, comunitarie, extracomunitarie e di iniziative dei WTC di tutto il mondo) e personalizzato (per opportunità, per settore, per posizione geografica e strategica).
  - Segnalazione opportunità commerciali, in base al proprio settore d'interesse.
- *Informazioni finanziarie, legali e commerciali*
  - Possibilità di indagini su aziende estere per verificare esistenza, solvibilità.
  - Assistenza nella ricerca di professionisti per assistenza con clienti esteri.
  - Assistenza da parte dei WTCs esteri per esigenze commerciali e legali.
- *Trade*
  - Accesso ai data base (ad es. della WTCA) per la ricerca di prodotti, servizi, aziende a livello mondiale.
  - Accesso ai servizi di promozione internazionale dell'azienda, prodotti e servizi.
  - Ricerca mirata di fornitori, importatori, distributori, clienti nei mercati esteri per qualsiasi tipo di prodotto/servizio, ovvero assistenza tecnica e specialistica di approfondimento contatti.
  - Guide al mercato (studio della domanda/offerta per paese/prodotto).
  - Guida agli investimenti.
  - Realizzazione studi di fattibilità e business plan per esportare, importare e per l'apertura di sedi estere.
  - Assistenza nelle trattative commerciali.
  - Ricerca e preselezione, in loco, di personale manageriale, amministrativo e tecnico o manodopera specializzata.
- *Eventi*
  - Inviti a partecipare a incontri periodici di networking e di aggiornamenti su programmi e iniziative del WTC Gioia Tauro e degli altri WTC del mondo, incontri con rappresentanti di altri WTCs e con imprenditori esteri in visita a Gioia Tauro.



- Assistenza dei WTC esteri nella partecipazione dell'imprenditore a fiere internazionali, possibilità di organizzare missioni economiche su richiesta per individuare e incontrare partner esteri con l'assistenza del WTC di riferimento.
- *Consulenza e finanziamenti*
  - Informativa finanziamenti internazionali, Informativa gare nazionali, Informativa gare internazionali: uscita bandi, modalità richieste capitolati, presentazione offerte.
  - Giornate informative sulle opportunità di partecipazione a bandi di respiro europeo e mondiale: guida alla modalità di presentazione delle domande e stesura progetti.
- *WTC Facilities*
  - Utilizzo sala conferenze a prezzi convenzionati presso le strutture del WTC Gioia Tauro e in tutti i WTCs del mondo con possibilità di accedere a servizi di tele e videoconferenza.
  - Esposizione temporanee di prodotti presso le strutture degli altri WTCs esteri (da quantificare in base la progetto).
  - Utilizzo sala riunioni presso il WTC Gioia Tauro, situata all'interno degli uffici WTC.
  - Uffici temporanei al WTC Gioia Tauro e in altri WTCs del mondo.
  - Agevolazioni e sconti su spedizioni internazionali, hotel convenzionati, traduzioni, interpretariato e servizio di transfer.

### **Fabbisogni da soddisfare**

Come emerge dal Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, l'area portuale rappresenta un'opzione strategica per i grandi operatori logistici ed industriali, soprattutto alla luce della sua collocazione geografica. Fra le principali opportunità di sviluppo logistico in linea con il posizionamento competitivo di Gioia Tauro vi è lo sviluppo di un polo logistico di eccellenza per grandi operatori logistici ed industriali interessati ad insediarsi a Gioia Tauro quale Hub con elevato numero di connessioni Intramed e Intercontinentali.

Gli attuali elementi di vantaggio competitivo non sono stati sufficienti a realizzare il futuro logistico di Gioia Tauro a causa di alcuni ostacoli allo sviluppo (criticità sul fronte della sicurezza, governance complessa ed elevata burocratizzazione, carenze infrastrutturali, mancanza di un prodotto logistico ecc.) fra cui l'assenza di un efficace marketing territoriale ed in particolare:

- la carenza di definizione del "prodotto Gioia Tauro" da proporre attraverso un sistema coordinato di veicoli ed iniziative di marketing;
- l'assenza di visione strategica e di una regia unica per la gestione di iniziative di marketing territoriale efficaci verso importanti investitori potenziali;
- l'assenza di un'azione coordinata di marketing e cooptazione verso il territorio.

Gli interventi per il polo logistico Gioia Tauro dovrebbero creare quindi le condizioni di base necessarie a favorire l'insediamento dei grandi operatori industriali e logistici, volano di uno sviluppo sostenibile, e prevedere l'attivazione di un modello efficace di Marketing sia verso gli investitori sia verso il territorio.

Gli obiettivi dell'intervento proposto riguardano:

- la promozione del prodotto "Gioia Tauro" presso i principali operatori mondiali del settore, mediante la realizzazione ed attivazione di un Piano di Marketing Territoriale Strategico ed Operativo;
- la creazione delle condizioni di base per rendere appetibile il "prodotto" Gioia Tauro come *Polo Logistico di Eccellenza nel Mediterraneo*, in particolare mediante:



- la definizione di procedure di insediamento e gestione agevolate per gli operatori industriali e logistici;
- il potenziamento dei servizi alle imprese ed alla persona (modalità agevolate per l'insediamento, uffici virtuali e temporanei, parcheggi, collegamenti con mezzi pubblici, poste, sportello bancario, mense, hotel ecc.).

### ***Fattibilità dell'Intervento***

L'intervento per i suoi contenuti, a carattere immateriale di studio e servizio, appare fattibile ed di veloce realizzazione, una volta esperita la gara per l'affidamento delle attività da svolgere.

Parallelamente alla Regione Calabria, ed a valle della scelta dell'advisor per la realizzazione delle attività previste, il Ministero dello Sviluppo Economico ha previsto la possibilità di attivare Invitalia S.p.A. per svolgere iniziative di affiancamento e supporto agli obiettivi dell'intervento, nell'ambito delle attività di Marketing territoriale ad essa delegate a livello nazionale

### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

Per la natura delle attività da realizzare non sussistono vincoli di disponibilità delle aree.

### ***Cronoprogramma di attuazione***

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- Espletazione del Bando di Gara 80 gg
- Realizzazione delle attività 270 gg.

### ***Quadro economico di spesa***

Il costo stimato complessivo è pari a 3.000.000,00 euro, di cui 2.500.000,00 euro per il Marketing e la Promozione del Polo Logistico Intermodale e 500.000,00 euro per lo Studio di fattibilità del WTC di Gioia Tauro e l'acquisizione eventuale del Marchio WTC.

## **4.1.8. AP/02 - Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro (Contratti di Investimento).**

### ***Descrizione dell'intervento***

L'intervento proposto prevede la concessione di aiuti alle imprese che vogliono realizzare nel Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro nuove iniziative di logistica industriale.

Per la realizzazione dell'intervento, che è complementare al successivo intervento MS-01 realizzato dal Ministero dello Sviluppo Economico a valere sul PON Ricerca & Competitività 2007/2013, si utilizza uno specifico strumento di incentivazione del POR Calabria FESR 2007/2013: il CI- Contratto di Investimento.

Il POR Calabria FESR 2007/2013, attraverso lo strumento dei CI – Contratti di Investimento, sostiene la creazione e/o il potenziamento delle reti e dei cluster di impresa.

Il Contratto di Investimento è uno strumento di agevolazione con procedura negoziale e può prevedere:

- Piani di Sviluppo Interaziendali, proposti da gruppi di imprese dello stesso settore/comparto ovvero di settori/comparti differenti ma che hanno relazioni di cooperazione in quanto localizzate in specifiche e concentrate aree territoriali, finalizzati a:



- Condividere specifiche funzioni e servizi aziendali, anche attraverso la creazione di Centri Servizi comuni, costituiti direttamente dalle imprese, e da realizzare attraverso Piani di Investimenti Produttivi Interaziendali. Le tipologie di investimenti devono riguardare prioritariamente la realizzazione ovvero l'ampliamento, l'ammodernamento, la riconversione, la riattivazione e il trasferimento di:
  - infrastrutture e servizi per la localizzazione delle imprese, incluso il ripristino di facilities primarie e secondarie comuni;
  - incubatori di impresa, centri e sportelli di promozione aziendale, strutture per il trasferimento e l'innovazione tecnologica;
  - piattaforme logistiche integrate per le materie prime e i prodotti (magazzini, sistemi di movimentazione e di confezionamento, etc.);
  - sistemi ed impianti comuni di depurazione e smaltimento ecologico dei residui delle lavorazioni, inclusi i sistemi di monitoraggio per il controllo dei carichi inquinanti;
  - impianti di produzione combinata e di distribuzione di energia elettrica e di calore in regime di autoproduzione;
  - infrastrutture ICT e di connettività a larga banda.
- Acquisire i necessari servizi reali per sostenere l'integrazione e la cooperazione tra le imprese attraverso la realizzazione di Piani Integrati di Servizi Reali Interaziendali. I servizi devono riguardare prioritariamente la progettazione, realizzazione, gestione e sviluppo dei sistemi e delle filiere produttive attraverso:
  - la realizzazione di sistemi informativi per la gestione delle reti di impresa e a supporto della cooperazione tra le imprese;
  - l'analisi e l'implementazione delle possibili integrazioni produttive verticali (catene di fornitura di beni e servizi intermedi) e orizzontali (gruppi di acquisto, vendita ed export, etc.) tra le imprese;
  - le analisi mercato sulle filiere (stato della concorrenza e prospettive di mercato), la ricognizione operativa sui canali e le problematiche di penetrazione commerciale, il sostegno alla promozione e alla commercializzazione delle produzioni delle imprese con particolare riferimento ai mercati nazionali ed esteri;
  - la progettazione e la realizzazione di servizi logistici comuni alle imprese per l'acquisizione delle materie prime (inclusi gruppi di acquisto), l'acquisizione degli ordini e l'immissione sul mercato dei prodotti;
  - la progettazione e l'implementazione di servizi comuni alla produzione (sistemi di qualità aziendali, gestione ambientale, tecnologie di produzione, etc.).
- Sviluppare la capacità di innovazione delle imprese attraverso la realizzazione di Piani di Innovazione Interaziendali costituiti da Studi di Fattibilità, Progetti di Ricerca Industriale di Sviluppo Tecnologico e Servizi per l'Innovazione e il Trasferimento Tecnologico, I Piani devono prevedere la realizzazione di un insieme di azioni strettamente correlate tra di loro e in grado di:
  - intercettare, anticipare e stimolare la domanda di innovazione da parte delle imprese;
  - migliorare le condizioni di accesso delle imprese alle fonti della conoscenza scientifica e tecnologica di interesse industriale;
  - favorire la circolazione delle conoscenze tecnologiche e lo sviluppo di servizi ad alto contenuto di conoscenza necessari per promuovere l'adozione dell'innovazione da parte delle imprese;

- sensibilizzare le imprese e stimolare la sperimentazione innovativa, a livello di prodotti realizzati, tecniche di produzione e modelli organizzativi.
- Adeguare le competenze delle risorse umane delle imprese attraverso la realizzazione di Piani di Formazione Continua Interaziendali. I Piani devono prevedere:
  - la realizzazione di specifiche analisi dei fabbisogni di competenze e professionalità comuni alle imprese;
  - la definizione dei percorsi formativi per le specifiche figure professionali (contenuti, modalità di erogazione/fruizione, personale interessato, etc.);
  - l'organizzazione e l'erogazione dell'offerta formativa (voucher formativi, corsi interaziendali, etc.).
- B. Piani di Sviluppo Aziendali per la creazione di nuove iniziative imprenditoriali di produzione/servizio finalizzate a completare e/o potenziare l'integrazione dei sistemi e delle filiere produttive presenti sul territorio.
- C. Piani di Sviluppo Aziendali, proposti dalle singole imprese dei sistemi e delle filiere produttive presenti sul territorio, finalizzati a:
  - realizzare Piani di Investimenti Produttivi Aziendali per la creazione e/o il potenziamento di specifiche unità di produzione/servizio e necessari a migliorare la competitività dell'impresa e a favorirne l'integrazione con le altre imprese;
  - acquisire gli eventuali servizi reali specifici non compresi nei Piani Integrati di Servizi Reali Interaziendali;
  - realizzare eventuali Piani di Innovazione Aziendali specifici non compresi nei Piani di Innovazione Interaziendali;
  - realizzare eventuali Piani di Formazione Aziendali specifici non compresi nei Piani di Formazione Interaziendali.

Attraverso i Contratti di Investimento le imprese localizzate in una area industriale e/o produttiva possono realizzare congiuntamente investimenti integrati, materiali e immateriali, per la creazione di Parchi di Imprese. L'obiettivo è passare dal modello attuale di mera localizzazione alla costituzione di aree produttive (Parchi di Impresa) che integrino gli attuali servizi tradizionali con un'offerta di servizi avanzati commisurati alle reali esigenze delle imprese localizzate.

Le imprese che possono presentare la richiesta di agevolazione per i Contratti di Investimento sono:

- per i Piani di Sviluppo Interaziendali, i consorzi costituiti da piccole, medie e grandi imprese, secondo la definizione di cui all'allegato 1 del Reg. CE n. 800/2008, nonché i consorzi di imprese artigiane;
- per i Piani di Sviluppo Aziendali, le piccole, medie e grandi imprese, secondo la definizione di cui all'allegato 1 del Reg. CE n. 800/2008, nonché le imprese artigiane;

#### Direttive di Attuazione dei CI – Contratti di Investimento.

Sulla base della regolamentazione comunitaria la Regione Calabria ha predisposto specifiche Direttive di Attuazione dei Contratti di Investimento che definiscono:

- oggetto e finalità degli aiuti,
- soggetti beneficiari e condizioni di ammissibilità,
- settori di attività ammissibili,
- tipologie di aiuti ammissibili,



- spese ammissibili,
- forma e intensità di aiuto,
- criteri di valutazione delle domande di agevolazione,
- procedure per la presentazione, valutazione e selezione delle domande di agevolazione,
- procedure per l'erogazione, il monitoraggio e il controllo delle agevolazioni.

Le Direttive di Attuazione sono state approvate dalla Giunta Regionale e dalle competenti Commissioni del Consiglio Regionale della Calabria. La Regione Calabria ha già utilizzato lo strumento di incentivazione del Contratto di Investimento attraverso la pubblicazione di uno specifico Avviso Pubblico.

Avviso Pubblico CI – Contratti di Investimento per la realizzazione di nuove iniziative imprenditoriali di logistica industriale nel Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.

La Regione Calabria nell'ambito del presente Accordo di Programma Quadro "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro", in maniera integrata alle attività di marketing e promozione previste nell'intervento AP-01, intende pubblicare uno specifico Avviso Pubblico per la realizzazione di uno o più Contratti di Investimento per nuove iniziative imprenditoriali di logistica industriale nel Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.

L'Avviso Pubblico avrà una dotazione finanziaria iniziale di 25.000.000,00 di euro e potrà attivare un investimento totale di circa 62.000.000,00 euro.

La Regione Calabria potrà incrementare la dotazione di risorse dell'Avviso Pubblico sulla base delle domande di finanziamento pervenute e valutate positivamente.

**Fabbisogni da soddisfare**

Il Porto di Gioia Tauro grazie alla sua posizione baricentrica nel Mediterraneo e rispetto alle rotte da/per l'Estremo Oriente, ad un network consolidato di collegamenti intercontinentali e regionali (via mare e via terra) e ad un'ampia disponibilità di aree nel retroporto, rappresenta un'opzione strategica per i grandi operatori logistici ed industriali.

Gli attuali elementi di vantaggio competitivo non sono stati tuttavia sufficienti a realizzare il futuro logistico di Gioia Tauro a causa di alcuni ostacoli allo sviluppo (criticità sul fronte della sicurezza, governance complessa ed elevata burocratizzazione, carenze infrastrutturali, assenza di un efficace marketing territoriale ecc.) ed in particolare la mancanza di un prodotto logistico.

Come emerge dal Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, la vera sfida per i prossimi anni è lo sviluppo di un Polo Logistico in grado di far evolvere il ruolo del porto di Gioia Tauro da hub di transhipment a piattaforma logistica nel Mediterraneo. Si parte dalla considerazione, infatti, che un terminal container portuale può incontrare il gradimento del mercato e quindi diventare anello della catena logistica del trasporto intermodale, su scala mondiale, nazionale o regionale, solo se le prestazioni garantite da questo, sono adeguate alle attese degli utilizzatori.

Le compagnie marittime, che operano su rotte oceaniche ed utilizzano il Mar Mediterraneo come ponte per gli scambi tra oriente e occidente, concentreranno i loro servizi diretti sui porti in grado di:

- assorbire grandi quantità di merce (per la corsa al gigantismo navale);
- offrire rapide connessioni con i mercati finali di consumo (posizione baricentrica e/o efficienti connessioni con le altre reti di trasporto);
- assicurare tempi certi di movimentazione delle merci e servizi di logistica integrata che permettano loro economie di scala;
- mettere a disposizione efficienti servizi di verifica e controllo (bassa burocratizzazione);



- garantire elevati livelli di security.

In definitiva il Porto di Gioia Tauro non deve svolgere soltanto funzioni 'povere' (come imbarco/sbarco e soste prolungate di container) ma evolversi ospitando nel proprio retroporto, razionalmente collegato al porto e ai mercati di sbocco, ulteriori attività di alto livello puntando sulla diversificazione delle attività e sulla polifunzionalità del porto. A tal fine, per catturare i grandi flussi di merce proveniente dall'Asia, ci sono a Gioia Tauro adeguati spazi per lo sviluppo di diverse attività logistiche che potrebbero insediarsi nel retroporto prima della distribuzione finale ai mercati di sbocco, fra cui:

- magazzinaggio (specializzato e non);
- ottimizzazione dei carichi per il trasporto interno;
- gestione informatica e pratiche doganali;
- lavorazioni accessorie legate al ciclo logistico (confezionamento, etichettatura, prezzatura, codice a barre);
- controlli quantitativi e qualitativi;
- gestione delle giacenze (materie prime, semilavorati o prodotti finiti);
- raccolta ed eliminazione prodotti scaduti, gestione dei resi, movimentazione e gestione imballaggi vuoti;
- gestione e preparazione degli ordini e spedizione;
- pianificazione della distribuzione e trasporto del prodotto finito (trasporti parcellizzati e/o in unità di carico).

#### ***Fattibilità dell'Intervento***

Non è richiesta nessuna verifica della fattibilità dell'intervento.

#### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

Le aree all'interno delle quali dovranno localizzarsi le nuove iniziative imprenditoriali di logistica industriale sono state individuate dal Piano degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II<sup>a</sup> Zona Industriale e delle Aree Consortili del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria.

#### ***Cronoprogramma di attuazione***

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- |                                       |                     |
|---------------------------------------|---------------------|
| - Pubblicazione degli Avvisi Pubblici | entro dicembre 2011 |
| - Selezione delle imprese             | 90 gg               |
| - Realizzazione degli investimenti    | 2 anni.             |

#### ***Quadro economico di spesa***

Gli investimenti pubblici previsti sono pari a 25 milioni di euro che dovrebbero portare ad un ammontare complessivo di circa 62.000.000,00 euro stimando in 37.000.000,00 euro l'ammontare degli investimenti privati.

The bottom of the page features several handwritten signatures in blue ink. A prominent circular official stamp is visible, containing the text "MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO" and "Ministero per le Politiche di Sviluppo e Coesione". The stamp is partially obscured by the signatures. The number "45" is written at the bottom right corner.

#### 4.1.9. AP/03 - Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro finalizzati alla riduzione dei consumi energetici attraverso interventi di efficienza energetica e dell'uso delle fonti rinnovabili

##### *Descrizione dell'intervento*

Un fattore determinante per lo sviluppo delle iniziative imprenditoriali del Polo Logistico Intermodale dell'Area Portuale di Gioia Tauro è costituito dalla riduzione dei costi energetici che dovrebbero essere ridotti e adeguati almeno ai costi supportati da altri poli industriali nazionali o internazionali.

La Regione Calabria ha effettuato una specifica analisi sui consumi energetici dell'area industriale dalla quale è emersa la presenza di alcune infrastrutture energivore ed in particolare il sistema di illuminazione dell'agglomerato industriale, oramai obsoleto, e il sistema di depurazione consortile.

Un ulteriore campo di applicazione dell'intervento è quello relativo alla riduzione dei consumi energetici delle imprese localizzate nell'Area Industriale di Gioia Tauro – Rosarno - San Ferdinando (circa 100 imprese con un consumo medio annuo pari a circa 1 GWh/a.

L'obiettivo dell'intervento proposto consiste nel ridurre sensibilmente i costi elettrici, sia attraverso interventi di risparmio energetico (componenti ad alta efficienza), che attraverso l'uso delle fonti rinnovabili (fotovoltaico nello specifico). La riduzione delle bollette elettriche, fino anche al 50% dei valori attuali, relativa ai due sistemi summenzionati comporterà la conseguente riduzione di CO2 equivalente, in coerenza peraltro con le indicazioni in atto per uno sviluppo sostenibile.

##### *Fabbisogni da soddisfare*

I dati degli ultimi anni registrano un consumo elettrico di circa 2,4 GWh/anno a fronte di circa 1.550 punti luce e circa 6,5 GWh/anno per il sistema di depurazione consortile.

Per quanto riguarda le imprese si evidenzia che nell'Area Industriale di Gioia Tauro – Rosarno - San Ferdinando sono presenti circa 100 imprese con un consumo medio anno pari a circa 1 GWh/a e una potenza media impegnata pari a circa 600 KW per impresa.

##### *Fattibilità dell'Intervento*

Gli interventi per i loro contenuti, appaiono fattibili e di veloce realizzazione, una volta esperita la gara per l'affidamento delle attività da svolgere.

La riqualificazione del sistema di illuminazione prevede infatti l'utilizzo di componenti a basso consumo (lampade, riduttori di flusso, ecc.) associati ad un sistema centralizzato di telegestione, attraverso il quale è possibile monitorare in tempo reale il funzionamento dell'intero sistema elettrico.

L'intervento relativo al sistema di depurazione consisterà nella realizzazione di un impianto fotovoltaico interconnesso alla rete di 2 MWp con una produttività attesa di circa 2,8 GWh/anno.

Gli obiettivi principali dell'intervento sono - oltre alla mera produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili finalizzata a soddisfare parte del fabbisogno di energia elettrica - la riduzione dell'uso delle risorse naturali e delle emissioni di gas-serra, stimate in circa 1.400 tonnellate per ogni anno di vita dell'impianto. La realizzazione comporta l'impegno di circa 5 ettari di superficie all'interno di aree di proprietà del Consorzio.

Gli interventi per la riduzione dei consumi energetici delle imprese saranno effettuati a seguito della pubblicazione da parte della Regione Calabria di uno specifico Avviso Pubblico.

##### *Disponibilità e accessibilità delle aree*

*[Handwritten signatures and stamps]*

*[Circular stamp: MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO - Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e di Crescita]*

46

Per la natura delle attività da realizzare non sussistono vincoli di disponibilità delle aree.

***Cronoprogramma di attuazione***

I tempi massimi di svolgimento delle due iniziative sono:

- Presentazione progetti definitivi 90 gg
- Pubblicazione dei bandi e aggiudicazione 120 gg
- Realizzazione degli interventi 360 gg

***Quadro economico di spesa***

Il costo stimato complessivo è pari a 5.000.000,00 euro di cui:

- 2.000.000,00 euro, di cui 600.000,00 euro (100% dell'investimento complessivo) per la riqualificazione del sistema di illuminazione e 1.400.000,00 euro (20% dell'investimento complessivo) per la realizzazione dell'impianto fotovoltaico asservito al sistema di depurazione;
- 3.000.000,00 euro per l'Avviso Pubblico per gli interventi per il risparmio energetico nelle imprese.

**4.1.10. MS/01 - Sistema di Incentivi per le Imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro**

***Descrizione dell'intervento***

L'intervento proposto prevede la concessione di aiuti alle imprese che intendono realizzare nel Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro nuove iniziative di logistica industriale.

Per la realizzazione dell'intervento, che è complementare al precedente intervento AP-02 realizzato dalla Regione Calabria a valere sul POR Calabria FESR 2007/2013, si utilizzano gli specifici strumenti di incentivazione previsti dalla normativa nazionale e conformi alla normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato.

Il Ministero dello Sviluppo Economico e la Regione Calabria, anche con le regioni Campania, Puglia, Sicilia, Basilicata e Sardegna, hanno condiviso uno specifico Protocollo di Intesa per l'attuazione del PON "Ricerca e Competitività", del POI "Energie Rinnovabili e Risparmio Energetico" ed il proseguimento delle linee d'intervento del PON Sviluppo Imprenditoriale Locale 2000-2006, approvato dalla Regione Calabria con D.G.R. n. 528 del 28 Luglio 2010. Scopo dell'Intesa è la realizzazione d'interventi a valenza strategica nazionale in grado di rafforzare la competitività del sistema produttivo attraverso il sostegno della ricerca industriale, dello sviluppo sperimentale e dell'innovazione di qualità anche nel campo delle energie rinnovabili e del risparmio energetico, favorendo uno sviluppo duraturo e sostenibile del territorio interessato. Il Ministero dello Sviluppo Economico e la Regione Calabria avviano l'attuazione del Protocollo di Intesa attraverso il presente APQ incentivando la realizzazione di iniziative imprenditoriali in settori strategici quale è quello della logistica industriale.

Sulla base di tale Protocollo di Intesa il Ministero dello Sviluppo Economico, in qualità di Organismo Intermedio del PON Ricerca & Competitività 2007/2013 e di Autorità di Gestione del PON SIL 2000/2006, attiverà opportune procedure di evidenza pubblica per il finanziamento di iniziative imprenditoriali nel Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro, caratterizzate da un elevato grado d'innovatività tecnologica, attraverso:

The bottom of the page contains several handwritten signatures in blue ink. On the right side, there is a circular official stamp of the Ministero dello Sviluppo Economico, with the text "MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO" and "Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e l'Innovazione". The stamp is partially obscured by a signature. The number "47" is written in the bottom right corner.

- gli strumenti previsti dal D.M. 23 luglio 2009 (modificato dal D.M. 28 aprile 2010) "Istituzione di un nuovo regime di aiuto in favore d'investimenti produttivi ai sensi dell'art. 1, comma 845, della Legge 296/2006, riguardanti le aree tecnologiche individuate dal comma 842 del medesimo articolo e per interventi ad essi connessi e collegati" e dai relativi D.M. di attuazione del 30 luglio 2010 e successivi.
- i Contratti di Programma (Legge n. 64/1986 come modificata con la Legge 662/1996 e, da ultimo, con il Decreto interministeriale del 24/01/2008) o i Contratti di Sviluppo (introdotti dall'art. 43 del D.L. 112/2008 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 133/2008).

La dotazione finanziaria complessiva dell'intervento è pari a 25.000.000,00 euro a valere sulle risorse del PON Ricerca & Competitività 2007/2013 e/o delle risorse liberate del PON SIL 2000/2006.

Si prevede il finanziamento di nuove iniziative imprenditoriali per un investimento totale di almeno 63.000.000,00 euro.

Il Ministero dello Sviluppo Economico si riserva di valutare la possibilità di aumentare la dotazione di risorse dell'intervento sulla base delle domande di finanziamento pervenute e valutate positivamente oltre che del grado d'attuazione del Protocollo d'Intesa di cui sopra.

In considerazione della rilevanza degli interventi infrastrutturali da realizzarsi con il presente APQ e della necessaria consequenzialità tra la realizzazione di tali interventi e l'interesse degli operatori privati ad effettuare nuovi investimenti nell'area del Porto di Gioia Tauro, l'attivazione delle agevolazioni avverrà successivamente alla stipula dei contratti e/o alla consegna dei lavori per l'esecuzione degli interventi previsti nella sezione attuativa di questo APQ, individuati con i codici LP-01, LP-02, LP-03, LP-04, LP-05, AP-01, PR-01, per un valore pari ad almeno il 35% della spesa complessiva.

Gli incentivi previsti dal D.M. 23 luglio 2009 (modificato dal D.M. 28 aprile 2010) sono rivolti agli investimenti produttivi riguardanti le aree tecnologiche dell'efficienza energetica, della mobilità sostenibile, delle nuove tecnologie della vita, delle nuove tecnologie per il made in Italy e delle tecnologie innovative per i beni e le attività culturali e per interventi ad esse connessi e collegati; gli investimenti devono essere finalizzati a:

- a) sviluppo di piccole imprese di nuova costituzione,
- b) industrializzazione dei risultati di programmi qualificati di ricerca o di sviluppo sperimentale,
- c) realizzazione di programmi d'investimento volti al risparmio energetico e/o alla riduzione degli impatti ambientali delle unità produttive interessate,
- d) perseguimento di specifici obiettivi d'innovazione, miglioramento competitivo e tutela ambientale.

Le agevolazioni previste possono essere concesse nella forma di contributo in conto interessi e/o contributo in conto capitale (conto impianti) e/o finanziamento agevolato e/o garanzia, alle condizioni ed entro i limiti delle intensità massime d'aiuto previste dal Regolamento GBER (Regolamento CE n. 800/2008 del 6.8.2008).

I Contratti di Programma (Legge n. 64/1986) costituiscono uno degli strumenti più importanti della programmazione negoziata che è volto ad attivare iniziative imprenditoriali, caratterizzate da un elevato grado di innovatività, atte a generare significative ricadute occupazionali e di sviluppo sul territorio.

I Contratti di Programma possono essere realizzati da una o più imprese e possono comprendere anche progetti di sviluppo sperimentale e la realizzazione di infrastrutture materiali e immateriali.

Le agevolazioni previste dai Contratti di Programma possono essere concesse nella forma del contributo in conto interessi, del contributo in conto capitale, del finanziamento agevolato e della garanzia o in una combinazione di queste, attraverso una procedura negoziale. Esse sono disciplinate sulla base del regolamento generale di esenzione per categoria (Regolamento CE n. 800/2008 del 6.8.2008) che consente di attuare gli interventi in assenza di una preventiva notifica alla Commissione europea ~~del regime di aiuto.~~

Le gestione dei Contratti di Programma è stata affidata dal Ministero dello Sviluppo Economico ad InvItalia, Agenzia Nazionale per l'Attrazione degli Investimenti e lo Sviluppo d'Impresa.

I Contratti di Sviluppo sono stati introdotti dall'art. 43 del D.L. 112/2008 (convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 133/2008) e rappresentano una evoluzione dei Contratti di Programma e dei Contratti di Localizzazione, pur contenendo alcuni elementi di novità rilevanti e distintivi che fanno dei Contratti di Sviluppo un nuovo strumento di intervento in favore delle imprese.

Per i Contratti di Sviluppo non sono state emanate le disposizioni di attuazione quindi si ricorrerà ai Contratti di Programma se necessario.

Come per i Contratti di Programma, lo scopo principale dei Contratti di Sviluppo è di favorire l'attrazione di investimenti anche esteri e la realizzazione di progetti di sviluppo d'impresa rilevanti per il rafforzamento della struttura produttiva del Paese, soprattutto nelle aree svantaggiate e in particolare nel Mezzogiorno.

I Contratti di Sviluppo possono essere realizzati da una o più imprese e possono comprendere anche progetti di sviluppo sperimentale e la realizzazione di infrastrutture materiali e immateriali.

Le agevolazioni previste dai Contratti di Sviluppo possono essere concesse nella forma del contributo in conto interessi, del contributo in conto capitale (conto impianti), del finanziamento agevolato o della garanzia o in una combinazione di queste, attraverso una procedura negoziale. Esse sono disciplinate sulla base del regolamento generale di esenzione per categoria (Regolamento CE n. 800/2008 del 6.8.2008) che consente di attuare gli interventi in assenza di una preventiva notifica alla Commissione europea del regime di aiuto.

Le gestione dei Contratti di Sviluppo è affidata, sulla base dall'art. 43 del D.L. 112/2008, ad InvItalia, Agenzia Nazionale per l'Attrazione degli Investimenti e lo Sviluppo d'Impresa.

### ***Fabbisogni da soddisfare***

Il Porto di Gioia Tauro grazie alla sua posizione baricentrica nel Mediterraneo e rispetto alle rotte da/per l'Estremo Oriente, ad un network consolidato di collegamenti intercontinentali e regionali (via mare e via terra) e ad un'ampia disponibilità di aree nel retroporto, rappresenta un'opzione strategica per i grandi operatori logistici ed industriali.

Gli attuali elementi di vantaggio competitivo non sono stati tuttavia sufficienti a realizzare il futuro logistico di Gioia Tauro a causa di alcuni ostacoli allo sviluppo (criticità sul fronte della sicurezza, governance complessa ed elevata burocratizzazione, carenze infrastrutturali, assenza di un efficace marketing territoriale ecc.) ed in particolare la mancanza di un prodotto logistico.

Come emerge dal Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, la vera sfida per i prossimi anni è lo sviluppo di un Polo Logistico in grado di far evolvere il ruolo del porto di Gioia Tauro da hub di transhipment a piattaforma logistica nel Mediterraneo. Si parte dalla considerazione, infatti, che un terminal container portuale può incontrare il gradimento del mercato e quindi diventare anello della catena logistica del trasporto intermodale, su scala mondiale, nazionale o regionale, solo se le prestazioni garantite da questo, sono adeguate alle attese degli utilizzatori.

Le compagnie marittime, che operano su rotte oceaniche ed utilizzano il Mar Mediterraneo come ponte per gli scambi tra oriente e occidente, concentreranno i loro servizi diretti sui porti in grado di:

- assorbire grandi quantità di merce (per la corsa al gigantismo navale);
- offrire rapide connessioni con i mercati finali di consumo (posizione baricentrica e/o efficienti connessioni con le altre reti di trasporto);
- assicurare tempi certi di movimentazione delle merci e servizi di logistica integrata che permettano loro economie di scala;



- mettere a disposizione efficienti servizi di verifica e controllo (bassa burocratizzazione);
- garantire elevati livelli di security.

In definitiva il Porto di Gioia Tauro non deve svolgere soltanto funzioni 'povere' (come imbarco/sbarco e soste prolungate di container) ma evolversi ospitando nel proprio retroporto, razionalmente collegato al porto e ai mercati di sbocco, ulteriori attività di alto livello puntando sulla diversificazione delle attività e sulla polifunzionalità del porto. A tal fine, per catturare i grandi flussi di merce proveniente dall'Asia, ci sono a Gioia Tauro adeguati spazi per lo sviluppo di diverse attività logistiche che potrebbero insediarsi nel retroporto prima della distribuzione finale ai mercati di sbocco, fra cui:

- magazzinaggio (specializzato e non);
- ottimizzazione dei carichi per il trasporto interno;
- gestione informatica e pratiche doganali;
- lavorazioni accessorie legate al ciclo logistico (confezionamento, etichettatura, prezzatura, codice a barre);
- controlli quantitativi e qualitativi;
- gestione delle giacenze (materie prime, semilavorati o prodotti finiti);
- raccolta ed eliminazione prodotti scaduti, gestione dei resi, movimentazione e gestione imballaggi vuoti;
- gestione e preparazione degli ordini e spedizione;
- pianificazione della distribuzione e trasporto del prodotto finito (trasporti parcellizzati e/o in unità di carico).

#### ***Fattibilità dell'Intervento***

La fattibilità dell'intervento è determinata dalla verificata corrispondenza con quanto previsto dal PON Ricerca e Competitività 2007/2013 e dal PON SIL 2000/2006.

#### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

Le aree all'interno delle quali dovranno localizzarsi le nuove iniziative imprenditoriali di logistica industriale sono state individuate dal Piano degli Interventi Infrastrutturali per lo Sviluppo della II<sup>a</sup> Zona Industriale e delle Aree Consortili del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria.

#### ***Crono programma di attuazione***

L'attivazione delle agevolazioni avverrà successivamente alla stipula dei contratti e/o alla consegna dei lavori per l'esecuzione degli interventi previsti nella sezione attuativa di questo APQ, individuati con i codici LP-01, LP-02, LP-03, LP-04, LP-05, AP-01, PR-01, per un valore pari ad almeno il 35% della spesa complessiva prevista per gli stessi.

Il raggiungimento di tale requisito sarà verificato entro il 28 ottobre 2011 per consentire la rendicontazione dell'utilizzo dei fondi alla CE.

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- |                                       |                     |
|---------------------------------------|---------------------|
| - Pubblicazione degli Avvisi Pubblici | entro dicembre 2011 |
| - Selezione delle imprese             | 90 gg               |
| - Realizzazione degli investimenti    | 2 anni              |



**Quadro economico di spesa**

Gli investimenti pubblici previsti sono pari a 25 milioni di euro che dovrebbero portare ad un ammontare complessivo degli investimenti di circa 63.000.000,00 euro, stimando in 38.000.000,00 euro l'ammontare degli investimenti privati.

**4.1.11. MS/02 - Definizione e valutazione dei livelli di servizio, degli interventi normativi e dei regimi di aiuto necessari per sostenere gli operatori privati per il trasporto su ferro delle merci da e per il Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.**

**Descrizione dell'intervento**

La Regione Calabria, nella fase di predisposizione del presente Accordo di Programma Quadro, ha attivato specifici incontri con tutti i Soggetti interessati a erogare o utilizzare i servizi di trasporto su ferro delle merci da e per il Polo Logistico Intermodale di Gioia tauro.

Dagli incontri sono emerse una serie di criticità a livello di infrastrutture e di servizi che non permettono di rendere competitivo il servizio di trasporto delle merci su ferro rispetto al servizio su gomma. Tali criticità possono essere riassunte nei seguenti punti:

1. il layout della infrastruttura ferroviaria all'interno dell'area portuale non presenta i requisiti necessari per ottimizzare i tempi e i costi per la composizione dei treni e il trasferimento alla stazione ferroviaria di San Ferdinando che costituisce il nodo di accesso alla rete ferroviaria nazionale;
2. il costo che gli operatori devono sostenere per l'utilizzazione della rete ferroviaria nazionale per il trasporto delle merci in uscita dal Porto di Gioia Tauro utilizzando treni merci non è competitivo con il costo sostenuto utilizzando mezzi di trasporto su gomma (autotreni, bisacce per le automobili, etc.) per i seguenti motivi:
  - il costo unitario per km del trasporto su ferro è maggiore del costo unitario del trasporto su gomma anche in considerazione della distanza tra il Porto di Gioia Tauro e i mercati di sbocco delle merci (nord Italia, nord Europa);
  - la domanda di trasporto delle merci attualmente si caratterizza per essere quasi esclusivamente mono direzionale in uscita da Gioia Tauro verso il nord dell'Italia. Questo comporta per gli operatori una diseconomia notevole essendo il costo del trasporto su ferro ottimizzato se il servizio e le merci viaggiano in ambedue le direzioni;
  - gli operatori non riescono ancora ad aggregare la domanda di trasporto di merci da e verso il porto di Gioia Tauro a causa della non competitività del costo del trasporto su ferro ma soprattutto alla scarsa domanda di trasporto di merci verso il Porto di Gioia Tauro.

La risoluzione di tali criticità è affidata ad un insieme di interventi da realizzare in maniera coordinata che sono di seguito riportati:

- a. interventi per trasformare il Porto di Transshipment di Gioia Tauro in un Polo Logistico Intermodale con la localizzazione di imprese di logistica industriale nell'area retroportuale. Si tratta di aumentare la domanda di trasporto di merci da Gioia Tauro verso i principali nodi logistici del Paese e viceversa;
- b. interventi per l'ottimizzazione del layout della infrastruttura ferroviaria all'interno dell'area portuale e per il trasferimento dei carri alla stazione ferroviaria di San Ferdinando che costituisce il nodo di accesso alla rete ferroviaria nazionale. Si tratta di ridurre strutturalmente i costi diretti e i tempi del servizio di movimentazione delle merci e composizione dei treni all'interno del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro al fine di garantire la competitività al sistema intermodale attraverso l'efficienza delle operazioni di scambio nave-ferro.

- c. interventi normativi per ridurre temporaneamente il costo che gli operatori devono sostenere per utilizzare la rete ferroviaria nazionale per il trasporto delle merci da Gioia Tauro verso i principali nodi logistici del Paese e viceversa. Si tratta di applicare un approccio simile a quello applicato per il trasporto aereo dei passeggeri dagli scali periferici e/o insulari (oneri di servizio) fino a quando saranno eliminate le attuali diseconomie che rendono più competitivo il trasporto su gomma;
- d. interventi per selezionare uno o più operatori interessati alla gestione dei servizi del terminal intermodale del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro e dei servizi di trasporto delle merci da Gioia Tauro verso i principali nodi logistici del Paese e viceversa. Si tratta di creare le necessarie condizioni normative e di mercato per consentire ad uno o più operatori qualificati, di livello nazionale ed internazionale, di poter erogare con continuità i suddetti servizi attraverso l'aggregazione e la concentrazione della domanda di trasporto delle merci e l'integrazione di tutta la filiera logistica (servizi del terminal intermodale, servizi di trasporto delle merci).

La Regione Calabria, attraverso l'Autorità di Gestione del POR Calabria FESR 2007/2013, ritiene opportuno realizzare immediatamente, nell'ambito delle attività dei Piani di Valutazione uno specifico Studio di Valutazione che dovrà:

- verificare e approfondire le specifiche criticità a livello di infrastrutture e di servizi che non permettono di rendere competitivo il servizio di trasporto delle merci su ferro rispetto al servizio su gomma;
- valutare le proposte di risoluzione delle criticità analizzando la fattibilità e il potenziale impatto;
- Individuare gli interventi/azioni da intraprendere al fine di rendere il porto di Gioia Tauro competitivo in se.

I risultati dello Studio di Valutazione saranno presentati e approvati dal Tavolo dei Sottoscrittori dell'Accordo di Programma Quadro e costituiranno indirizzi vincolanti per la selezione e la realizzazione degli ulteriori interventi previsti nella Sezione Programmatica o da inserire nel presente Accordo di Programma Quadro.

#### ***Fabbisogni da soddisfare***

I fabbisogni sono stati illustrati nella precedente sezione per migliorare la presentazione dell'intervento.

#### ***Fattibilità dell'Intervento***

L'intervento proposto non richiede per l'attuazione specifiche condizioni di fattibilità

#### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

L'intervento proposto non richiede, per la sua natura di studio, disponibilità di aree.

#### ***Cronoprogramma di attuazione***

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- Realizzazione dello Studio di Valutazione 180 gg
- Follow-Up dei risultati dello Studio di Valutazione 30 gg

#### ***Quadro economico di spesa***

Il costo dello Studio di Valutazione è pari a 100.000,00 euro a valere sul Piano delle Valutazioni del POR Calabria FESR 2007/2013.

#### 4.1.12. RIC/01 - Polo di Innovazione “Trasporti e Logistica” di Gioia Tauro

##### *Descrizione dell'intervento*

Il POR Calabria FESR 2007/2013 ha individuato i Poli di Innovazione, fra cui, quello di “Trasporti, Logistica e Trasformazione” da realizzare nell’ambito del POR Calabria FESR 2007/2013.

La Regione Calabria, con deliberazione della Giunta regionale n. 890 del 23.12.2009, ha:

- identificato i territori di riferimento di tutti i Poli d’Innovazione e i principali riferimenti agli investimenti e alle esperienze pre-esistenti, sia di natura pubblica che privata;
- stabilito che deve essere creato un unico Polo per ciascun settore/ambito scientifico-tecnologico, con una struttura principale e possibili articolazioni tematiche e territoriali al proprio interno, e con un unico soggetto gestore;
- confermato per il Polo di Innovazione “Trasporti e logistica” l’individuazione del territorio di riferimento nell’area di Gioia Tauro, a partire dall’attuale Distretto Tecnologico e dagli investimenti realizzati dal nodo regionale del CCT Meridionale Innovazione Trasporti S.C.r.l. (M.I.T.), con l’obiettivo di rinnovare e rafforzare la governance, specializzare e sviluppare le attività di trasferimento tecnologico e promuovere azioni di attrazione di operatori esterni, con particolare attenzione allo sviluppo di una dimensione sovragregionale.

I Poli di Innovazione, in coerenza con quanto definito nella Disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo ed innovazione, adottata con la Comunicazione della Commissione Europea 2006/C323/01, sono raggruppamenti d’imprese (start-up innovatrici, PMI, Grandi Imprese) e di Organismi di Ricerca attivi in un particolare territorio e settore che operano per stimolare e attivare processi d’innovazione attraverso:

- l’interazione intensiva tra le Imprese e tra queste e gli Organismi di Ricerca;
- l’utilizzo in comune di installazioni (infrastrutture e attrezzature) per le attività di ricerca scientifica e innovazione tecnologica;
- lo scambio di esperienze e conoscenze;
- il trasferimento di tecnologie;
- la messa in rete e la diffusione delle informazioni tra i Soggetti che costituiscono il Polo.

I Poli di innovazione sono strutture in grado di garantire il coordinamento tra i diversi attori del processo innovativo caratteristico di uno specifico settore tecnologico e applicativo e la messa a disposizione di servizi ad alto valore aggiunto e di infrastrutture per l’innovazione.

Per la creazione, l’ampliamento e l’animazione di ciascun Polo di Innovazione, la Regione Calabria prevede la concessione di aiuti agli investimenti esclusivamente alla persona giuridica che ne assume la gestione. Gli aiuti agli investimenti possono essere concessi per:

- i locali destinati alla formazione e ai laboratori di ricerca;
- le infrastrutture di ricerca ad accesso aperto: laboratori, centri di prove, etc.;
- le infrastrutture di rete a banda larga all’interno del Polo.

Inoltre, la Regione sostiene, per un periodo limitato a 5 anni, la progettazione, sperimentazione e valutazione dei seguenti servizi tecnologici:

- attività di sportello, attraverso un servizio di front office, per orientare la domanda delle imprese verso i servizi di innovazione tecnologica disponibili sia all’interno del Polo sia presso altri Organismi specializzati;



- sostegno tecnologico ai progetti innovativi delle imprese;
- consulenza per l'acquisizione, la tutela e lo scambio dei diritti di proprietà intellettuale e per gli accordi di licenza, nonché sull'uso della normativa in materia;
- gestione di spazi attrezzati per l'incubazione di progetti innovativi, locali e materiale per la formazione, laboratori, strutture di prova e di certificazione.

I Poli devono aggregare un numero significativo di imprese sia nella fase di avvio che successivamente. Le imprese che non sono inizialmente aggregate ad un Polo possono comunque richiedere l'aggregazione in fase successiva.

Oltre alla possibilità di usufruire dei servizi e delle infrastrutture forniti o messi a disposizione dal gestore del Polo a prezzi di costo, l'aggregazione ad un Polo di innovazione dà, inoltre, alle imprese localizzate in Calabria la possibilità di beneficiare di specifici aiuti per attività connesse alla ricerca e all'innovazione. Si tratta in particolare di aiuti per:

- l'acquisizione di servizi di innovazione tecnologica non erogati dal Polo;
- attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale;
- attività di formazione.

#### ***Fabbisogni da soddisfare***

L'intervento mira a individuare, stimolare e soddisfare i fabbisogni di ricerca e innovazione delle imprese che operano nel settore della logistica, sia come utilizzatori che fornitori di servizi.

Oltre che a sviluppare le attività di trasferimento tecnologico, il Polo della Logistica dovrà promuovere e sviluppare azioni di attrazione di operatori esterni, con particolare attenzione allo sviluppo di una dimensione sovra-regionale.

#### ***Fattibilità dell'Intervento***

L'intervento, come riconosciuto dalla deliberazione della Giunta regionale n. 890 del 23.12.2009, si sviluppa a partire dall'attuale Distretto Tecnologico – gestito dalla società R&D.Log scrl, e dagli investimenti realizzati dal nodo regionale del CCT Meridionale Innovazione Trasporti S.C.r.l. (M.I.T.).

Tali raggruppamenti già raccolgono le più rilevanti realtà industriali e di ricerca regionali sul tema dei trasporti e della logistica. La procedura di evidenza pubblica per l'individuazione del gestore del Polo Logistica e Trasporti permetterà di rafforzare e rinnovare la governance del Polo.

L'intervento rientra nell'ambito del Progetto Integrato di Sviluppo Regionale "Rete Regionale dei Poli di Innovazione" (definito dalla DGR n. 194/2009) ed ha già completato il percorso di condivisione dei contenuti con il Tavolo di Partenariato con l'approvazione delle Linee di Indirizzo dei Poli di Innovazione e la successiva approvazione da parte della Giunta Regionale.

E' stato redatto il Bando per l'individuazione del soggetto gestore, attualmente in corso di valutazione da parte del Nucleo Regionale di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici.

#### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

Con il finanziamento previsto dall'Avviso Pubblico per i Poli di Innovazione sarà possibile utilizzare ed adattare alle finalità del Polo strutture attualmente non pienamente utilizzate o dismesse.

*[Handwritten signatures and stamps]*

*[Circular stamp: MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO - Dipartimento Per le Politiche di Sviluppo e Coesione - 54]*

**Cronoprogramma di attuazione**

- Pubblicazione dell'Avviso Pubblico per la selezione del soggetto gestore del Polo Trasporti e Logistica: Dicembre 2010
- Selezione soggetto gestore: Febbraio 2011
- Stipula convenzione: Aprile 2011

**Quadro economico di spesa**

La dotazione finanziaria è pari a:

- 2 milioni di euro di contributo pubblico per i costi di gestione;
- 3 milioni di euro di contributo pubblico per la ristrutturazione, ampliamento di edifici adibiti o da adibire ad attività di ricerca e trasferimento tecnologico.

Dopo la costituzione del Polo, le aziende associate al Polo Trasporti e Logistica potranno beneficiare di aiuti secondo le condizioni contenute nel Bando in corso di valutazione presso le strutture regionali.

**4.1.13. URB/01 - Centro servizi e accoglienza ai marittimi**

**Descrizione dell'intervento**

L'intervento è finalizzato alla realizzazione di un Centro Servizi e Accoglienza per gli operatori marittimi delle navi che attraccano al Porto di Gioia Tauro e per gli altri operatori che sostano temporaneamente per il loro lavoro nel Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.

La realizzazione del Centro permetterà di allineare i servizi di accoglienza del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro a quello degli altri porti internazionali.

Il Centro servizi e accoglienza ai marittimi sarà realizzato nell'ambito del Progetto Integrato di Sviluppo Urbano "Città Porto di Gioia Tauro". Dai contenuti del formulario progettuale allegato alla proposta di PISU, il progetto prevede per la realizzazione del Centro di accoglienza dei marittimi, l'utilizzo di un'area situata nel cuore della città di San Ferdinando. In particolare, il progetto prevede la demolizione dei fabbricati esistenti, quali l'ex mercato coperto di proprietà comunale e l'acquisizione e demolizione di altri immobili fatiscenti. Tra gli immobili fatiscenti vi è l'antica Villa Nunziante, oggi eredi Bavesi, che verrà demolita e ricostruita per ospitare le attività previste nel progetto. Il Centro sarà dotato di albergo per brevissimi soggiorni, piscina, impianti sportivi, pub, biblioteca multilingua, servizi internet, servizi di lavanderia, servizi di ristorazione, vendita e promozione prodotti tipici calabresi, presidi medici, cineteca, sale tv satellitare, luoghi di preghiera multi confessionale, oltre ai locali di ufficio e di servizio commerciale.

La gestione del Centro Servizi e Accoglienza è previsto sia attuata attraverso un modello da individuare successivamente alla realizzazione dell'opera.

**Fabbisogni da soddisfare**

I fabbisogni sono stati illustrati nella precedente sezione per migliorare la presentazione dell'intervento.

**Fattibilità dell'Intervento**

L'intervento proposto non richiede per l'attuazione specifiche condizioni di fattibilità

**Disponibilità e accessibilità delle aree**

L'area sarà assoggettata parzialmente a procedura di acquisizione/esproprio.



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large 'L' on the right and a '55' near the bottom right.

**Cronoprogramma di attuazione**

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- Progettazione preliminare 35 gg. ( dall'affidamento dell'incarico)
- Progettazione definitiva 80 gg. (dalla pubblicazione del bando)
- Progettazione esecutiva 55 gg. (dalla stipula del contratto)
- Realizzazione del Centro
- servizi e accoglienza 2 anni
- 

**Quadro economico di spesa**

Il Centro Servizi e Accoglienza sarà finanziato per un importo di risorse pubbliche pari a .9000.000,00 euro nell'ambito del Progetto Integrato di Sviluppo Urbano "Città Porto di Gioia Tauro

**4.1.14. PR/01 - Infrastrutture e servizi di telecomunicazione a banda larga**

**Descrizione dell'intervento**

L'intervento prevede la realizzazione di un servizio di comunicazione a banda larga a servizio degli enti e delle imprese del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.

La tipologia di infrastrutture e di servizio sarà definita sulla base di una attenta analisi costi/benefici delle differenti soluzioni tecnologiche possibili (cablaggio con fibra ottica o wireless) anche sulla base della necessità di disporre in tempi brevi dei servizi di comunicazione a banda larga.

Una ipotesi immediata per la soluzione del problema è la pubblicazione di un Bando di Gara da parte della Regione Calabria per selezionare un Operatore privato interessato a fornire da subito servizi a banda larga con modalità wireless e per un periodo di 18 mesi.

Contemporaneamente sarà realizzato un progetto finalizzato a valutare la fattibilità e la sostenibilità tecnico ed economica di una infrastruttura di comunicazione stabile a fibra ottica nell'area. Il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria ha già predisposto un progetto in questa direzione che prevede:

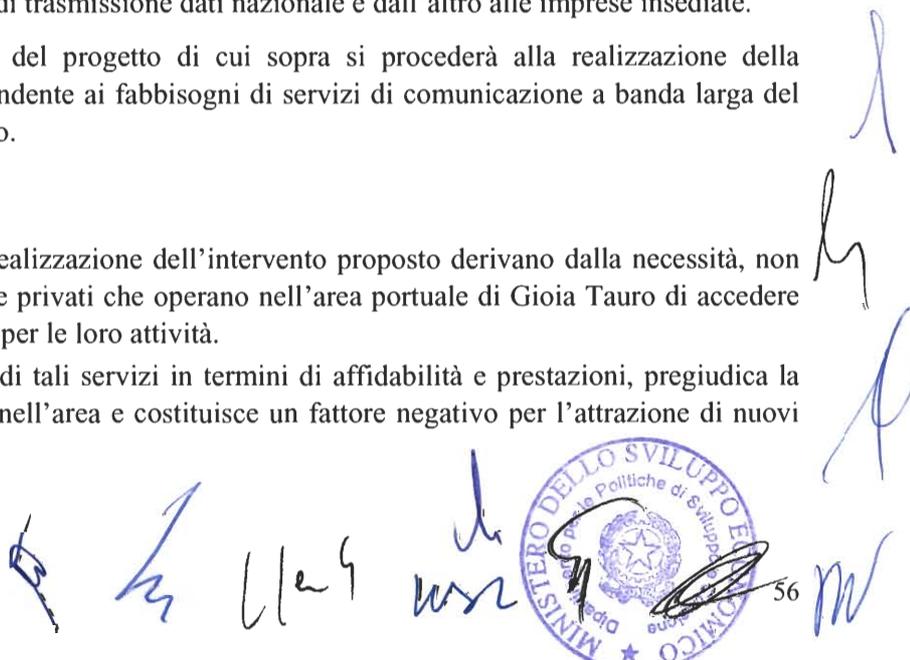
- la posa delle dorsali in fibra ottica (per oltre 30 km) con tipologia mista (stella e anello) suddividendo l'area in zone mediante la costruzione di nodi di switching;
- l'acquisizione e l'installazione di tutte le apparecchiature necessarie per l'interconnessione dell'infrastruttura da un lato alla rete di trasmissione dati nazionale e dall'altro alle imprese insediate.

Sulla base degli esiti della valutazione del progetto di cui sopra si procederà alla realizzazione della infrastruttura di comunicazione più rispondente ai fabbisogni di servizi di comunicazione a banda larga del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro.

**Fabbisogni da soddisfare**

I fabbisogni da soddisfare attraverso la realizzazione dell'intervento proposto derivano dalla necessità, non più prorogabile, degli operatori pubblici e privati che operano nell'area portuale di Gioia Tauro di accedere ai servizi di comunicazione a banda larga per le loro attività.

L'assenza, o meglio la non adeguatezza di tali servizi in termini di affidabilità e prestazioni, pregiudica la competitività delle imprese che operano nell'area e costituisce un fattore negativo per l'attrazione di nuovi investimenti produttivi.


  
 The bottom right of the page contains several handwritten signatures in blue ink. A prominent circular stamp is visible, which is the official seal of the Ministry of Economic Development (Ministero dello Sviluppo Economico) of the Italian Republic. The stamp includes the text "REPUBBLICA ITALIANA" and "MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO". To the right of the stamp, the number "56" is handwritten.

**Fattibilità dell'Intervento**

L'intervento proposto richiede, come riportato nei paragrafi precedenti, una verifica delle soluzioni tecnologie da utilizzare in relazione alla loro sostenibilità tecnica ed economica.

**Disponibilità e accessibilità delle aree**

L'intervento proposto non richiede aree per la sua realizzazione. In caso di realizzazione della infrastruttura a fibra ottica si utilizzeranno le sedi già destinate per le altre reti tecnologiche dell'area portuale.

**Cronoprogramma di attuazione**

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

- Bando di Gara per i Servizi Wireless 30 gg
- Progetto e valutazione della infrastruttura a fibra ottica 60 gg
- Realizzazione della infrastruttura a fibra ottica 1 anno.

**Quadro economico di spesa**

La realizzazione delle infrastrutture di comunicazione sarà finanziata per un importo di risorse pubbliche pari a 2.000.000,00 euro.

A queste risorse sono da aggiungere le risorse finanziarie degli operatori privati che si aggiudicheranno la realizzazione della infrastruttura ovvero la gestione del servizio e che sono stimate in 2.000.000.00 euro.

**4.1.15. RF-01 Collegamento Ferroviario Gioia Tauro – Taranto - Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie).**

**Descrizione dell'intervento**

La linea a doppio binario Battipaglia- Reggio Calabria, nel tratto compreso fra le stazioni di Amantea e Campora S.Giovanni, attraversa il promontorio "Culalimiti" mediante due gallerie a semplice binario della lunghezza di m 830 (galleria lato mare ) e m 878 (galleria lato monte).

Entrambe le gallerie presentano dissesti e rigonfiamenti in corrispondenza dell'arco rovescio con lesioni da schiacciamenti in calotta e ai reni, che hanno portato una riduzione della velocità ad 80 Km/h..

Considerato lo stato di degrado complessivo delle due gallerie e che gli interventi fin'ora effettuati non hanno dato risultati positivi, si è previsto di effettuare un intervento di rifacimento della galleria in modo da risolvere i problemi di dissesto delle vecchie strutture. Al fine di ripristinare la sicurezza strutturale dei forni e adeguare entrambe le sagome delle gallerie alla sagoma di tipo "C", si è reso necessario realizzare degli interventi di consolidamento che interessano la fascia di ammasso roccioso circostante le cavità, e di rifacimento della struttura interna del rivestimento. L'intervento strutturale prevede su tutta l'estesa di entrambe le gallerie la realizzazione, dopo demolizione parziale del rivestimento esistente, di un nuovo rivestimento in calcestruzzo rinforzato da nuove centine in profilati di acciaio che si collega al nuovo arco rovescio in calcestruzzo. Le centine esistenti verranno rimosse e le nuove centine, poste in opera dopo la demolizione dello strato più interno del rivestimento esistente, verranno connesse tra di loro mediante barre di acciaio longitudinali, in modo da formare un graticcio che assieme al nuovo rivestimento costituirà un "unicum" strutturale.

*Fabbisogni da soddisfare*

L'intervento di consolidamento dei terreni è finalizzato a limitare l'evolversi delle spinte sui rivestimenti, migliorando le caratteristiche meccaniche dell'ammasso al contorno. L'intervento di rifacimento dei rivestimenti è progettato in modo da ricostruire un nuovo rivestimento chiuso anche in arco rovescio per assorbire gli incrementi di spinte che il vecchio rivestimento, oramai, non è più in grado di sopportare.

*Fattibilità dell'Intervento*

L'intervento è inserito nel Programma Operativo Reti e Mobilità 2007-2013.

I lavori sono in corso e procedono regolarmente. In particolare al fine di impattare il meno possibile sulla circolazione, l'intervento è stato articolato consentendo la circolazione a binario unico; pertanto l'entrata in esercizio della galleria dispari è avvenuta ad aprile 2010.

*Disponibilità e accessibilità delle aree*

Tutte le aree interessate dai lavori sono disponibili

*Cronoprogramma di attuazione*

- |                             |                                 |
|-----------------------------|---------------------------------|
| - Progettazione Preliminare | eseguita                        |
| - Progettazione Definitiva  | eseguita                        |
| - Affidamento dei lavori    | eseguito                        |
| - Inizio dei lavori         | avvenuto il 14 luglio 2010      |
| - Esecuzione dei lavori     | 41 mesi dall'affidamento lavori |

*Costo dell'intervento*

Il costo previsto per la realizzazione dell'intervento è pari a 65 M€.

**4.1.16. RF-02 – Collegamento Ferroviario Gioia Tauro – Taranto - Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria. Costruzione della nuova SSE (Sotto Stazione Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento della SSE di Sambiasse.**

*Descrizione dell'intervento*

L'aumento crescente delle potenze richieste dall'esercizio ferroviario crea vincoli allo sviluppo dei traffici e di conseguenza rende necessario potenziare le SSE al fine di garantire l'adeguata potenza nell'erogazione di energia elettrica.

Attualmente l'alimentazione della linea di contatto tra le stazioni di Lamezia Terme e Rosarno viene garantita tramite le SSE di Eccellente e Mileto e alimentatori aerei a 3 KVcc dalla SSE di Vibo Marina, quest'ultima ubicata sulla linea Eccellente - Rosarno via Tropea.

Tale situazione a causa dei forti assorbimenti dei moderni locomotori E 402 B ed elettrotreni ETR 460/480 e della forte pendenza della linea crea notevoli abbassamenti di tensione con ricadute sulla circolazione ferroviaria. Per la risoluzione di quanto sopra sarà realizzata una nuova SSE in stazione di Vibo Pizzo, riducendo così il passo rispetto alle adiacenti SSE (Km18 circa rispetto a Mileto e Km 14 circa rispetto ad Eccellente).

La nuova SSE si svilupperà su una superficie di circa 6.850,00 mq. e sarà munita di binario in grado di accogliere una eventuale SSE Ambulante.

Si rende, inoltre, necessario riclassare da 60 a 150 KV, standard ormai obbligato dal gestore nazionale delle reti elettriche e da ENEL Distribuzione, la linea di alimentazione alta tensione "Feroletto - Sambiasi". Pertanto si opererà in corrispondenza della SSE di Sambiasi attraverso:

- 1) la realizzazione del piazzale Alta Tension (AT) 150 KV con sbarra di ormeggio della nuova terna 150 KV, relativi interruttori, sezionatori, TV e scaricatori;
- 2) L'installazione di n°2 trasformatori da 150/60 KV;
- 3) la ristrutturazione del piazzale AT 60KV con sostituzione degli interruttori di linea ad olio con interruttori tipo SF6;
- 4) il riclassamento dell'elettrodotto FS a 60KV "Sambiasi - Feroletto" alla tensione di 150 KV.

**Fabbisogni da soddisfare**

L'intervento è finalizzato ad assicurare il potenziamento e l'adeguamento della alimentazione elettrica per far fronte ai nuovi assorbimenti richiesti dall'esercizio ferroviario

**Fattibilità dell'Intervento**

L'intervento è incluso nel PON Reti e Mobilità 2007-2013.

La progettazione preliminare dell'intervento è stata sviluppata nell'ambito del più ampio progetto "Linea Battipaglia - Reggio Calabria. Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea", inoltrato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2003, nell'ambito delle procedure approvative previste per i progetti di Legge Obiettivo. Si è ancora in attesa dell'approvazione del CIPE.

**Disponibilità e accessibilità delle aree**

Nell'ambito dello sviluppo della progettazione definitiva verrà definita la puntuale necessità di reperimento di aree che, data la limitatezza degli interventi infrastrutturali fuori sede, si ritiene al momento non possa essere di rilevante entità.

**Cronoprogramma di attuazione**

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| - Progettazione Preliminare | eseguita                                 |
| - Progettazione Definitiva  | entro aprile 2011                        |
| - Progettazione Esecutiva   | 90 gg a valle dell'approvazione della PD |
| - Affidamento dei lavori    | entro 120 gg dall'affidamento PE         |
| - Inizio dei lavori         | 30gg a valle dell'affidamento            |
| - Esecuzione dei lavori     | 40 mesi                                  |

**Costo dell'intervento**

Il costo previsto per la realizzazione dell'intervento è pari a 18,5 ME.



#### 4.1.17. RF-03 - Collegamento Ferroviario Gioia Tauro- Taranto- Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia Reggio Calabria - ACS e PRG stazione di Lamezia Terme.

##### *Descrizione dell'intervento*

La stazione di Lamezia Terme è inserita sulla linea a doppio binario Battipaglia – Reggio Calabria e da essa si dirama la linea a semplice binario per Catanzaro Lido, dalla radice degli scambi lato Battipaglia.

Successivamente, in tempi diversi, sulla linea Battipaglia – Reggio Calabria, al fine di conseguire più elevati livelli di sicurezza, aumento di potenzialità ed economie di gestione, sono stati realizzati interventi di miglioramento tecnologico, quali la realizzazione di un sistema di Blocco Automatico a correnti codificate banalizzato e un sistema di automazione per il comando centralizzato del traffico (C.T.C).

Tali interventi hanno comportato ripetute e sostanziali modifiche all'impianto di sicurezza originario.

L'impianto che per quanto sopra è da ritenersi obsoleto e fortemente degradato non consente di realizzare gli ulteriori adeguamenti necessari per la sistemazione al nuovo piano regolatore e quindi per la velocizzazione degli itinerari.

Propedeutica al nuovo apparato A.C.S.(Apparate Centrale Statico) è la sistemazione a piano regolatore ferroviario della stazione che prevede la velocizzazione a 60 km/h degli itinerari, l'utilizzo per il servizio viaggiatori dei primi 7 binari forniti di marciapiede e sottopassaggio, la centralizzazione dei binari da 8° a 10° destinati al servizio merci e la predisposizione del piano del ferro lato Reggio Calabria alla futura linea per Catanzaro.

##### *Fabbisogni da soddisfare*

L'intervento consentirà la razionalizzazione e modernizzazione degli impianti di stazione per aumentare la capacità dell'infrastruttura.

##### *Fattibilità dell'Intervento*

L'intervento è incluso nel PON Reti e Mobilità 2007-2013.

La progettazione preliminare dell'intervento è stata sviluppata nell'ambito del più ampio progetto "Linea Battipaglia - Reggio Calabria. Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea", inoltrato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2003, nell'ambito delle procedure approvative previste per i progetti di Legge Obiettivo. Si è ancora in attesa dell'approvazione del CIPE.

##### *Disponibilità e accessibilità delle aree*

L'intervento interessa solo aree di proprietà di RFI



*Cronoprogramma di attuazione*

- Progettazione Preliminare eseguita
- Progettazione Definitiva entro aprile 2011
- Progettazione Esecutiva 90 gg ( a valle dell'approvazione della PD)
- Affidamento dei lavori 120 gg dall'approvazione della PE
- Inizio dei lavori 30gg a valle dell'affidamento
- Esecuzione dei lavori 36 mesi

*Costo dell'intervento*

Il costo previsto per la realizzazione dell'intervento è pari a 18 M€.

Handwritten signatures and a circular official stamp of the Ministero dello Sviluppo Economico. The stamp text includes: "MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO", "Dipartimento Per le Politiche di Sviluppo e Coesione", and a star symbol. The handwritten text includes "12/4" and "12/4".

#### 4.1.18. RF-04 - Collegamento Ferroviario Gioia Tauro – Taranto - Bari. Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'itinerario.

##### *Descrizione dell'intervento*

L'intervento interessa la tratta Eccellente –Rosarno e riguarda principalmente il rinnovo della linea di contatto e del circuito di protezione della trazione elettrica, in quanto gli attuali risultano ormai obsoleti strutturalmente e poco idonei all'assorbimento di corrente per l'intensa circolazione presente sulla tratta, elevate velocità richieste e aumento della potenza elettrica assorbita dai locomotori.

##### *Fabbisogni da soddisfare*

L'intervento si pone l'obiettivo di ammodernare gli impianti di trazione elettrica

##### *Fattibilità dell'Intervento*

L'intervento è incluso nel PON Reti e Mobilità 2007-2013. Le opere sono in corso di realizzazione.

##### *Disponibilità e accessibilità delle aree*

L'intervento interessa solo aree di proprietà di RFI

##### *Cronoprogramma di attuazione*

- |                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| - Affidamento dei lavori | avvenuto                   |
| - Inizio dei lavori      | avvenuto il 20 luglio 2009 |
| - Esecuzione dei lavori  | 42 mesi                    |

##### *Costo dell'intervento*

Il costo previsto per la realizzazione dell'intervento è pari a 26 M€.



#### 4.1.19. RF-05 - Collegamento Ferroviario Gioia Tauro- Taranto – 1^ fase potenziamento tratta Metaponto – Sibari - Bivio S. Antonello

##### *Descrizione dell'intervento*

La 1^ fase di potenziamento dell'itinerario Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello riguarda essenzialmente la tratta fra Sibari e Bivio S.Antonello, che ha uno sviluppo di 54.93 km, caratterizzato da un percorso prevalentemente pianeggiante; insieme alla linea Paola – Cosenza rappresenta il collegamento trasversale tra la direttrice Tirrenica e quella Adriatica. La linea è a semplice binario, la trazione è elettrica a corrente continua. La categoria è C3 con limitazioni di velocità sul ponte a travata metallica sul fiume Esaro al km 21+980. La sagoma è ovunque P/C 45. La circolazione viene gestita in regime di CTC/DCO (sede DCO Cosenza) con il sistema BCA. Lungo la tratta sono presenti 8 stazioni (Sibari esclusa), aventi uno o due binari di incrocio/precedenza con velocità degli itinerari deviati generalmente di 30 km/h e binari di scalo


(eccetto la stazione di Montalto Rose che ha tre binari di incrocio/precedenza). Il modulo degli impianti varia da 160 m e 651 m.

La pendenza massima è del 14‰, nei tratti Acri – Montalto Rose e Mongrassano-Torano. Il raggio di curvatura minimo è pari a 417 m. La velocità della tratta è compresa tra 85 km/h e 140 km/h; anche se il 70% della linea consente velocità di 140 km/h, a causa della presenza di brevi tratti con curve di raggio inferiore a 1000m, delle travate metalliche di vecchia costruzione nonché per la vetustà del binario, in alcune parti il tracciato presenta delle grosse disuniformità nelle velocità.

Il progetto prevede l'eliminazione delle limitazioni prestazionali in alcuni tratti della linea attraverso :

- la realizzazione di alcune modifiche di curve che interessano complessivamente il rifacimento della sede ferroviaria (corpo stradale, armamento, opere di regimentazione idraulica, TE, modifiche ed adeguamenti degli impianti di Sicurezza e Telecomunicazioni) in alcuni tratti di linea ferroviaria;
- la messa a modulo (650 m) di alcune stazioni della linea;
- l'adeguamento di opere d'arte di vecchia costruzione
- l'eliminazione di alcuni Passaggi a Livello;
- upgrading caratteristiche prestazionali della linea.

#### *Fabbisogni da soddisfare*

Il progetto di potenziamento e velocizzazione si propone di intervenire lungo alcuni tratti di linea ed in alcuni impianti presenti sulla tratta Metaponto – Sibari – S. Antonello, per uniformare le caratteristiche ed eliminare i punti di criticità. Pertanto obiettivo degli interventi è quello di uniformare le caratteristiche prestazionali dell'itinerario, rendendo la relazione Taranto-Metaponto-Paola omogenea agli standard funzionali della direttrice adriatica

#### *Fattibilità dell'Intervento*

L'intervento è in corso di inserimento nel Programma Operativo Reti e Mobilità 2007-2013.

Il Progetto Preliminare dell'intervento è stato inoltrato alla Struttura Tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 31 maggio 2007, che, fra l'altro, dovrà indicare il successivo iter da seguire.

#### *Disponibilità e accessibilità delle aree*

Nell'ambito dello sviluppo della Progettazione Definitiva verrà definito la puntuale necessità di reperimento di aree, che data la limitatezza degli interventi infrastrutturali fuori sede, si ritiene al momento significativa possa non essere di rilevante entità.

#### *Cronoprogramma di attuazione*

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno :

- Progettazione Preliminare eseguita nel 2006
- Progettazione Definitiva 365 gg (a valle dell'approvazione della PP)



*[Handwritten signatures and initials]*

**APQ POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO**

- Progettazione Esecutiva 180 gg (a valle consegna delle prestazioni)
- Affidamento dei lavori entro 120 gg
- Inizio dei lavori successivii 60 gg
- Esecuzione dei lavori 3 anni.

*Costo dell'intervento*

Il costo previsto per la realizzazione dell'intervento è pari a 153 M€.

**4.2 Interventi in sezione programmatica**

Nella tabella che segue vengono elencati tutti gli interventi che non possono essere direttamente attivati in quanto non dispongono della necessaria copertura finanziaria o per i quali è necessario completare azioni propedeutiche previste nella sezione attuativa. Tali interventi sono da ritenersi prioritari e verranno inseriti nella sezione attuativa non appena matureranno i requisiti necessari:

<b>Codice</b>	<b>Ente Attuatore</b>	<b>Titolo intervento</b>	<b>Importo (M€)</b>
LP-07	Ministero delle Infrastrutture	Sperimentazione in Calabria del Modulo HW/SW base per le Piattaforme Regionali UIRNet.	1,00
LP-08	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Banchina Sud (Terminal Multipurpose).	21,00
LP-09	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Comparto Sud: realizzazione del piazzale a servizio del terminal multipurpose.	33,00
LP-10	Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria	Terminal Intermodale a servizio della II Zona Industriale dell'Agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando	30,00
AP- 04	Regione Calabria	Realizzazione del World Trade Center.	10,00
AP- 05	Regione Calabria	Sistema automatico per la movimentazione e il dispacciamento delle merci.	30,00
RIC-02	Regione Calabria	Polo di Innovazione "Trasporti e Logistica" di Gioia Tauro – Progetti di Ricerca Industriale.	5,00
RIC-03	Ministero dell'Università e della Ricerca	Polo di Innovazione "Trasporti e Logistica" di Gioia Tauro – Laboratorio Pubblico Privato.	15,00
<b>TOTALE</b>			<b>145,00</b>

Le parti si impegnano a valutare l'eventuale allocazione delle ulteriori risorse derivanti da economie sul PON "Reti per la Mobilità" 2007/2013 prioritariamente sull'intervento Comparto Sud: realizzazione dell'intervento Banchina Sud (terminal multipurpose) di € 21.000.000 e in subordine dell'intervento piazzale a servizio del terminal multipurpose pari a € 33.000.000, secondo le regole previste per la programmazione delle risorse comunitarie.

*[Handwritten signatures]*



*[Handwritten signatures and initials]* 64

#### 4.2.1. LP/07 - Sperimentazione in Calabria del Modulo HW/SW base per le Piattaforme Regionali UIRNet

##### *Descrizione dell'intervento*

Il progetto UIRNet-Calabria (UCA) consiste nella realizzazione ed attivazione di una Piattaforma Regionale, cooperativa con UIRNet, la Piattaforma ITS Nazionale per la logistica integrata e l'intermodalità.

In particolare, la Piattaforma Regionale eroga dei servizi territoriali specifici il cui macro obiettivo è, in coerenza con quello della Piattaforma Nazionale, il miglioramento dell'efficienza e della sicurezza del trasporto merci e della logistica sul territorio calabrese (*cooperazione regionale/nazionale strategica*).

In particolare alcuni dei servizi specifici che la Piattaforma Regionale erogherà in Calabria, grazie anche all'interrogazione/scambio dati con la Piattaforma Nazionale, sono:

1. Torre di Controllo dei Nodi Logistici Calabresi.
2. Sdoganamento veloce nel Porto di Gioia Tauro.
3. Management delle Merci Pericolose in Calabria.
4. DWH e Reporting Calabria.
5. Mappe Cartografiche Tematiche Calabresi.

Il servizio di cui al Punto 1, *Torre di Controllo dei Nodi Logistici Calabresi* (Aeroporti: Lamezia Cargo; Porti: Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Crotona, Villa San Giovanni; Interporti: Gioia Tauro, Sibari-Corigliano; Autoporti: Lamezia Terme, etc.) consente di effettuare il monitoraggio e la gestione dei flussi in ingresso/uscita mediante la visione dinamica dei mezzi in avvicinamento e l'infomobilità e invio alert agli attori interessati (gestori flotte merci, autotrasportatori, sistemi di emergenza, ecc.) nel caso di eventi perturbatori del traffico ed inoperatività dei nodi stessi (ad es. temporanea chiusura servizio di attraversamento Stretto di Messina).

Il servizio di cui al Punto 2, *Sdoganamento veloce delle merci nel Porto di Gioia Tauro.*, grazie all'accordo sottoscritto fra UIRNet e l'Agenzia delle Dogane per rendere possibile l'integrazione tra la Piattaforma ed i sistemi informatici doganali finalizzati al tracciamento elettronico (documentale e fisico, mediante sigillo elettronico abbinato alla targa ed al contenitore) delle merci in movimento sul territorio nazionale, consente:

- la verifica automatica dei container sbarcati-imbarcati (automazione liste di sbarco/imbarco);
- la verifica automatica dei container entrati-usciti dagli spazi doganali;
- il confronto automatizzato con i dati MMA (Manifesto Merci in Arrivo)/MMP (Manifesto Merci in Partenza);
- la verifica delle informazioni con le partite di temporanea custodia (A3);
- la verifica del posizionamento dei container;
- la gestione informatizzata del retroporto;
- il decentramento delle operazioni doganali verso le entità che ricevono le merci;
- la messa a disposizione, per gli attori interessati, delle informazioni sullo stato doganale delle merci.

Il servizio di cui al Punto 3, *Management delle Merci Pericolose in Calabria*, prevede l'implementazione delle seguenti funzioni:

- localizzazione dei veicoli che trasportano merci pericolose sul territorio regionale: questa funzione consentirà la stima o il rilievo della posizione del mezzo (operato dalla Piattaforma Nazionale e da



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

stazioni di rilevamento fisse poste sul territorio) considerando la sua presenza in relazione al rischio per il territorio;

- monitoraggio dei mezzi: questa funzione permetterà di monitorare lo stato dei mezzi che viaggiano sul territorio calabrese attraverso la segnalazione di allarmi (agli attori interessati) in relazione a valori soglia prefissati per i parametri di funzionamento dei principali componenti dei mezzi stessi rilevati con sensori specifici (odometri, accelerometri, CAN bus, sensori apertura/chiusura porte, ecc. ) atti al controllo di particolari elementi del mezzo;
- monitoraggio della merce: questa funzione consentirà di monitorare lo stato della merce trasportata attraverso la segnalazione di allarmi agli attori interessati in relazione a valori soglia prefissati per parametri caratteristici della merce (ad es. temperatura, pressione etc.);
- sicurezza: questa funzione permetterà di attivare segnali di avviso di pericolo o incidente, allertando gli attori interessati per un opportuno e tempestivo intervento;
- messaggistica per la gestione dei nodi logistici: questa funzione consentirà di avvisare gli attori della catena logistica interessata dai flussi di merci pericolose, ad esempio attraverso l'avviso in anticipo (mediante la Torre di Controllo) dell'arrivo dei mezzi per i gestori per una più efficiente gestione del trasporto;
- gestione della mappa del rischio: questa funzione consentirà di costruire, gestire ed aggiornare la mappa del rischio per il trasporto di merci pericolose per il territorio regionale sulla base delle caratteristiche socio-economiche e trasportistiche del sistema calabrese; la mappa sarà realizzata congruentemente allo standard definito dalla Piattaforma Nazionale;
- pianificazione del trasporto (percorsi): questa funzione permetterà agli attori interessati (ad es. associazioni di autotrasportatori) di disporre di servizi di pianificazione dei viaggi per i propri mezzi, che tengono conto sia di origine, destinazione ed eventuali tappe intermedie, che della posizione degli altri mezzi della flotta, individuando percorsi di minimo impatto sulla base del rischio per il territorio, dei divieti di transito vigenti in particolari aree, nonché di informazioni in tempo reale sulla presenza di particolari eventi sul percorso individuato (ad es. incidenti);
- gestione documentale: questa funzione prevede la predisposizione informatizzata della documentazione specifica per le merci pericolose ad es.: per la modalità strada il Documento di Trasporto secondo normativa ADR e la Scheda Sicurezza Trasporto (TREM-card) che indica in modo sintetico le precauzioni e le misure preliminari da mettere in atto (per tipologia di merce trasportata) in caso di incidente o emergenza; per la modalità ferrovia la Lettera di Vettura secondo normativa RID; etc.
- archiviazione e gestione dati: questa funzione consentirà una valutazione ex-post di tutti i dati riguardanti il trasporto di merci pericolose nella regione per la verifica o ricostruzione di eventi, nonché per la eventuale certificazione delle caratteristiche salienti del trasporto effettuato (tempi, modalità, eventi, etc.).

Il servizio di cui al Punto 4, *DWH e Reporting Calabria*, consente l'estrazione periodica delle informazioni di sintesi sul traffico e sulla logistica al fine di aiutare le Amministrazioni locali responsabili delle infrastrutture di trasporto e della pianificazione degli interventi sul territorio a meglio pianificare le proprie strategie.

Il servizio di cui al Punto 5, *Mappe Cartografiche Tematiche Calabresi*, consente l'interrogazione di mappe cartografiche di dettaglio del territorio relative a:

- rete dei trasporti (infrastrutture lineari e nodi logistici);
- flussi merci;
- sub-rete dei trasporti inibita al transito di veicoli che trasportano merci pericolose;
- mappa stabilimenti che trattano materiali pericolosi;



Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left.

- distribuzione della popolazione sul territorio;
- insediamenti abitativi;
- corsi d'acqua e falde acquifere;
- etc.

I servizi specifici suddetti saranno erogati sul territorio grazie anche all'attivazione di una Sala Situazioni Regionale, che dovrà essere dotata di un'organizzazione e di una serie di procedure capaci di raccogliere informazioni dalla Piattaforma Nazionale e da fonti esterne presenti sul territorio (ad es. ANAS e altri fonti di informazioni sulla viabilità regionale e provinciale; Polizia Stradale, Carabinieri; Protezione Civile; Gestori infrastrutture di trasporto, altri sistemi informativi ecc.) elaborarle e gestirle per renderle poi fruibili agli utenti.

Il progetto verrà sviluppato sulla base di un'architettura atta a garantire l'integrazione e l'interoperabilità tra i sistemi esistenti e quelli di nuova realizzazione, che verranno sviluppati secondo criteri di modularità, scalabilità ed espandibilità sulla base delle linee guida di ARTIST (ARchitettura Telematica Italiana per i Sistemi di Trasporto).

In particolare la Piattaforma Regionale sarà interoperabile con:

- il sistema di monitoraggio e controllo del tratto autostradale A3 Salerno - Reggio Calabria sviluppato nell'ambito del Progetto Vie Sicure n°1 e promosso dal Ministero dell'Interno;
- i sistemi per la messa in sicurezza dell'area portuale e retroportuale di Gioia Tauro.

La progettazione vera e propria del sistema sarà preceduta e/o affiancata, a seconda dei casi, da studi preliminari specifici sui vari aspetti del progetto, quali ad esempio lo sviluppo dei modelli di rischio, lo sviluppo del sistema di elaborazione delle immagini, l'eventuale specificazione di modelli di previsione del traffico a breve termine.

La progettazione preliminare e definitiva sarà seguita dalle attività di aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione esecutiva e realizzazione delle opere.

Al termine dell'esecuzione, dopo la fase di collaudo tecnico-amministrativo, i parametri dei modelli utilizzati saranno ricalibrati sulla base dei riscontri reali, al fine di massimizzare l'affidabilità prima di rendere infine il sistema fruibile.

#### ***Cronoprogramma di attuazione***

- Avviamento del progetto con gli attori del territorio: dicembre 2010
- Progettazione preliminare e definitiva: settembre 2011.

#### ***Quadro economico di spesa***

Il costo previsto per la progettazione e le attività propedeutiche alla realizzazione della Piattaforma Telematica Regionale UIRNet – Calabria è pari a 1.000.000,00 euro.

#### **4.2.2. LP/08 - Banchina Sud (Terminal Multipurpose)**

##### ***Descrizione dell'intervento***

L'intervento prevede la realizzazione della banchina sud attraverso la riprofilatura della sponda del bacino di evoluzione, rettificandone l'attuale conformazione curvilinea e realizzando un paramento verticale in luogo della configurazione a scogliera esistente. L'allineamento della banchina è studiato in modo da evitare



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left.

interferenze delle navi che vi ormeggeranno con il cerchio di evoluzione delle navi in manovra nel bacino del porto.

L'esigenza di cui sopra è temperata con la finalità di preservare quanto più possibile la fruibilità degli spazi retrostanti.

L'intervento è inserito nel documento di Nuovo Piano Regolatore del porto di Gioia Tauro già adottato dal Comitato Portuale istituito presso l'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

#### ***Fabbisogni da soddisfare***

L'intervento si prefigge di ampliare l'offerta per gli operatori portuali individuando una possibile area di espansione nel comparto Sud dello scalo, all'interno del bacino di evoluzione. La presenza di significativi spazi retrostanti, acquisibili alla funzione portuale, consente di ipotizzare la costruzione di un nuovo terminal in cui insediare un ulteriore operatore. Il Piano Regolatore Portuale non prevede una rigida destinazione del nuovo terminal associandovi una funzione "flessibile" di terminal multipurpose.

#### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

L'intervento interessa integralmente aree che, in quanto relative alla infrastrutture marittime del Porto, insistono integralmente sul Demanio Marittimo.

#### ***Cronoprogramma di attuazione***

Il cronoprogramma delle attività non è attualmente disponibile sarà definito in fase di progettazione preliminare.

#### ***Quadro economico di spesa***

Il costo complessivo stimato dell'intervento è pari a 21.000.000,00 euro.

### **4.2.3. LP/09 - Comparto Sud: realizzazione del piazzale a servizio del terminal multipurpose**

#### ***Descrizione dell'intervento***

L'intervento prevede la realizzazione di un piazzale attrezzato a servizio del terminal portuale che sarà insediato a ridosso della Banchina Sud da costruirsi nel bacino di evoluzione.

La significativa estensione della superficie disponibile consente anche la realizzazione delle necessarie infrastrutture di connessione viaria e ferroviaria dell'area in oggetto con le attuali vie di accesso al porto e con gli altri spazi portuali.

L'intervento è coordinato con ulteriori realizzazioni di mitigazione e separazione dell'area attrezzata dall'insediamento urbano di Gioia Tauro, collocato a ridosso.

L'intervento è inserito nel documento di Nuovo Piano Regolatore del porto di Gioia Tauro già adottato dal Comitato Portuale istituito presso l'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

#### ***Fabbisogni da soddisfare***

L'intervento si prefigge di ampliare l'offerta per gli operatori portuali individuando una possibile area di espansione nel comparto Sud dello scalo, all'interno del bacino di evoluzione. La presenza di significativi spazi retrostanti, acquisibili alla funzione portuale, consente di ipotizzare la costruzione di un nuovo terminal

Handwritten signatures and a circular official stamp of the Ministero dello Sviluppo Economico (Ministry of Economic Development) are visible at the bottom of the page. The stamp includes the text "MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO" and "Comitato Per le Politiche di Sviluppo Economico".

in cui insediare un ulteriore operatore. Il Piano Regolatore Portuale non prevede una rigida destinazione del nuovo terminal associandovi una funzione "flessibile" di terminal multipurpose.

#### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

L'area di intervento, collocata in parte all'interno del Demanio Marittimo ed in parte al di fuori della circoscrizione portuale, è delimitata a nord dalla linea del bacino di evoluzione e a sud dall'abitato di Gioia Tauro. La disponibilità delle aree al di fuori della circoscrizione portuale è subordinata alla definitiva finalizzazione del procedimento di approvazione del Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro già deliberato favorevolmente dal Comitato Portuale di Gioia Tauro.

#### ***Cronoprogramma di attuazione***

Il cronoprogramma delle attività non è attualmente disponibile sarà definito in fase di progettazione preliminare.

#### ***Quadro economico di spesa***

Il costo complessivo previsto per la realizzazione dell'intervento è pari a 33.000.000,00 euro.

### **4.2.4. LP/10 - Terminal Intermodale a servizio della II<sup>a</sup> Zona Industriale dell'Agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando**

#### ***Descrizione dell'intervento***

L'intervento prevede la realizzazione, nella seconda zona industriale dell'agglomerato di Gioia Tauro - Rosarno - San Ferdinando, di un terminal intermodale per lo scambio delle merci gomma - ferro a servizio delle imprese insediate nelle aree industriali e delle imprese del comprensorio della Piana di Gioia Tauro che si trovano al di fuori dell'area portuale.

Le opere previste comprendono la realizzazione di un fascio di 3 binari ferroviari di lunghezza complessiva pari a circa ml 2.600, un posto di controllo ed un piazzale di mq 114.439 per la movimentazione merci da treno a camion e viceversa. In dettaglio la superficie da espropriare è pari a mq 145.591 di cui: strada mq 21.594; binari mq 9.308; posto di controllo mq 250; piazzali mq 114.439.

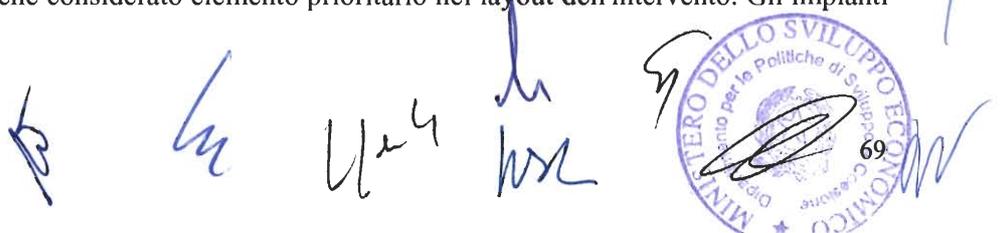
Le principali funzioni operative fisiche del terminal intermodale sono legate alle esigenze di sosta e parcheggio dei veicoli e dei carichi unitari. Esse risulteranno organizzate in maniera diversa a seconda del tipo di trasporto, della dimensione delle ditte autotrasportatrici, delle caratteristiche delle merci, delle caratteristiche degli automezzi.

La società che gestirà il terminal intermodale metterà a disposizione dei singoli operatori servizi ed attrezzature per lo svolgimento delle loro attività, come ad esempio:

- attrezzature per la funzione di trasbordo, quali gru a portale, carrelli a cavaliere, caricatori frontali, binari di carico e scarico, ed in genere quelle attrezzature necessarie per il traffico combinato;
- servizi per la sosta dei veicoli ed autocarri (parcheggi).

Le funzioni di sicurezza e controllo sono molteplici perché riguardano sia il flusso del traffico, le merci trasportate, i veicoli che le trasportano.

Il tracciato della rete ferroviaria del terminal intermodale, dovendo rispondere a condizioni tecniche più restrittive rispetto alle altre reti, viene considerato elemento prioritario nel layout dell'intervento. Gli impianti ferroviari previsti sono i seguenti:



- fascio di binari adeguato agli impegni di traffico dell'intero impianto ed allacciato alla rete ferroviaria esistente già collegata alla stazione di Rosarno;
- fascio base a servizio delle varie attività espletate nell'impianto, munito di aste di lunghezza adeguata per le manovre di sezionamento;
- binari nel terminal di trasporto combinato sotto gru a portale;
- linee di raccordo per gli impianti singoli.

Anche la viabilità svolge un ruolo fondamentale nel dimensionamento e nel layout dell'area del terminal intermodale in quanto non solo deve assicurare i collegamenti con la rete nazionale stradale ed autostradale ma anche perché, all'interno dell'area suddetta, deve rispondere ad esigenze diverse sia per quel che riguarda le necessità della circolazione (scorrimento e sosta), sia per quanto attiene il servizio dei diversi lotti. Lo schema viario dell'area interessata realizza l'accessibilità di ogni lotto industriale e assicura la continuità della circolazione.

Le aree del terminal intermodale permettono, quindi, il collegamento dell'area industriale con la rete ferroviaria ed all'esercizio del trasporto su rotaia per gli operatori interessati.

### ***Fabbisogni da soddisfare***

Il Terminal Intermodale intercetta i flussi di merci che si generano al di fuori dell'area doganale e si integra con il sistema logistico portuale.

### ***Fattibilità dell'Intervento***

La fattibilità tecnico ed economica dell'intervento sarà verificata nell'ambito dello Studio di Fattibilità "Layout funzionale e fisico delle infrastrutture portuali" previsto nella Sezione Attuativa (Intervento LP-06).

### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

Il Terminal Intermodale sarà realizzato su aree già individuate e localizzate nella seconda zona industriale dell'agglomerato di Gioia Tauro -Rosarno - San Ferdinando.

### ***Cronoprogramma di attuazione***

Il cronoprogramma delle attività non è attualmente disponibile sarà definito in fase di progettazione preliminare.

### ***Quadro economico di spesa***

Il costo stimato per la realizzazione del Terminal Intermodale è pari a 30.000.000,00 euro. La gestione del Terminal Intermodale sarà assegnata, attraverso un Bando Pubblico, ad un Operatore privato

## **4.2.5. AP/ 04 - Realizzazione del World Trade Center**

### ***Descrizione dell'intervento***

L'intervento è finalizzato, sulla base degli esiti dello specifico Studio di Fattibilità previsto dall'intervento LP-06 della Sezione Attuativa, alla realizzazione del World Trade Center di Gioia Tauro.

Si rimanda al Paragrafo 4.1.7 per la descrizione delle funzioni e della struttura del World Trade Center di Gioia Tauro

The bottom of the page contains several handwritten signatures in blue ink. On the right side, there is a circular official stamp of the Ministero dello Sviluppo Economico (Ministry of Economic Development) with the text "Dipartimento per le Politiche di Sviluppo Economico" and "MILANO". A handwritten number "70" is visible next to the stamp.

**Fabbisogni da soddisfare**

Si rimanda al Paragrafo 4.1.7 e agli esiti dello Studio di Fattibilità del World Trade Center di Gioia Tauro.

**Fattibilità dell'Intervento**

Si rimanda al Paragrafo 4.1.7 e agli esiti dello Studio di Fattibilità del World Trade Center di Gioia Tauro.

**Disponibilità e accessibilità delle aree**

Si rimanda al Paragrafo 4.1.7 e agli esiti dello Studio di Fattibilità del World Trade Center di Gioia Tauro.

**Cronoprogramma di attuazione**

Si rimanda al Paragrafo 4.1.7 e agli esiti dello Studio di Fattibilità del World Trade Center di Gioia Tauro.

**Quadro economico di spesa**

Il costo previsto per la realizzazione del World Trade Center di Gioia Tauro è di 10.000.000,00 euro di cui 5.000.000,00 di euro di investimento pubblico. La quota rimanente dell'investimento sarà a carico dei soggetti privati interessati alla gestione del World Trade Center. Le modalità di partecipazione dei soggetti privati e il modello di gestione del WTC Gioia Tauro sarà definito nell'ambito dello Studio di Fattibilità.

**4.2.6. AP/05 - Sistema automatico movimentazione e dispacciamento merci**

**Descrizione dell'intervento**

L'intervento proposto prevede la realizzazione di:

1. un sistema per lo smistamento automatico delle merci verso i luoghi cui sono destinate, in base alle attività previste da svolgere (carico/scarico, packaging/dispackaging, sdoganamento, verifiche, etc.);
2. un sistema completamente automatizzato per la movimentazione (orizzontale e verticale) delle merci nelle aree portuali e retroportuali di stoccaggio.

In particolare, è prevista l'adozione delle seguenti tipologie di ITS - Intelligent Transportation Systems:

- *Automated Guided Vehicle Systems (AGV)* - Sistemi a guida automatica per il trasferimento controllato e automatico dei container dalla banchina portuale ai piazzali di stoccaggio e/o ai luoghi di lavorazione.
- *Automated Storage and Retrieval System (AS/RS)* - Sistema di automazione delle operazioni di storage & handling dei container nei centri multi-intermodali.

L'intervento sarà realizzato sulla base degli esiti dello specifico Studio di Fattibilità "Layout Funzionale e Fisico delle Infrastrutture Retroportuali" previsto dall'intervento LP-06 che dovrà stabilire le necessarie interconnessioni con i seguenti interventi del presente Accordo di Programma Quadro:

- LP-05 - Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro.
- LP-10 - Terminal Intermodale a servizio della II<sup>a</sup> Zona Industriale dell'Agglomerato di Gioia Tauro - Rosarno - San Ferdinando.

Gli AGV<sup>8</sup> sono veicoli adibiti al trasporto container nei tragitti porto-retroporto dotati di un software ed un sistema di navigazione che ne pianificano i percorsi, li guidano rispetto agli ostacoli, verificano

<sup>8</sup> Operativi presso European Container Terminals (ECT), Rotterdam e ContainerTerminal Altenwerder (CTA), Hamburg.

*[Handwritten signatures and stamps]*

*[Circular stamp: MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO - Direzione Generale delle Politiche di Sviluppo e Cooperazione]*

costantemente la loro posizione, la direzione di marcia, la velocità, lo stato di carico, il livello di carburante e se necessario li indirizzano a un distributore automatico dove possono rifornirsi autonomamente.

Il terminal AS/RS è un sistema automatizzato di stoccaggio, prelievo e trasferimento multi-intermodale della merce: i container in entrata sono trasferiti, tramite un sistema di gru e traslo-elevatori (insilatori, shuttle e lift), nell'area di stoccaggio costituita da una struttura cellulare avente celle sovrapposte e adiacenti a formare righe e colonne di celle adibite a ricevere i container. A ciascun container viene assegnata da un software una localizzazione specifica in attesa della successiva distribuzione verso la sua destinazione finale. I dati relativi ai container in entrata aggiornano la situazione di allocazione, in base alla quale il sistema di controllo principale stila il programma di prelievo in funzione di un ordine prestabilito.

In particolare i passi del processo terra-mare-terra possono essere così riassunti:

- quando il treno entra nel terminal AS/RS i container ad esso destinati sono già presenti nelle celle assegnate da cui vengono prelevati dagli shuttle di servizio alle gru;
- ogni gru serve un tratto di treno assegnato, le gru avanzano simultaneamente nella stessa direzione da una estremità del loro tratto di treno e lavorano in ciclo combinato, cioè prelevano un container da un vagone, lo depositano su uno shuttle e prelevano dal secondo shuttle il container destinato a quel vagone;
- i container in arrivo vengono insilati nelle celle assegnate da cui gli shuttle interni li prelevano per portarli al lift;
- il lift presenta i container davanti alla stazione di uscita dove un insilatore li estrae e li deposita nella stazione di attesa per gli AGV;
- gli AGV portano i container in partenza alle stazioni di ingresso in cui avviene il ciclo contrario.

Gli AGV vengono anche utilizzati per lo smistamento dei container verso i luoghi di lavorazione.

Il terminal AS/RS prevede l'installazione di uno scanner a raggi X o gamma che può effettuare il controllo del contenuto dei container durante le operazioni stesse di handling automatico. In tal modo è possibile intercettare il 100% del flusso di container provenienti da treno prima di essere messi a piazzale con destinazione nave. Lo stesso vale per i container in arrivo da mare e destinati a treno, che possono essere controllati prima di entrare nel Paese. Ciò consente di soddisfare le richieste di sicurezza sul contenuto dei container destinati all'estero, particolarmente gli USA (Port Security Initiative, ISPS code) e i futuri requisiti che verranno introdotti in Europa. Anche la lotta al contrabbando e all'illegalità potrà beneficiare di questi strumenti.

I sistemi proposti riducono al minimo la complessità ed i tempi dell'interscambio tra le modalità (nave-gomma-treno) e rendono automatica la gestione del piazzale dei container pieni in partenza e la preparazione dei container pronti a partire e garantiscono standard di sicurezza elevati.

### ***Fabbisogni da soddisfare***

Gli obiettivi dell'intervento consistono nello sviluppare le infrastrutture di base necessarie alla gestione automatizzata delle attività di stoccaggio e movimentazione container nei tragitti porto-retroporto in un'ottica intermodale. Ciò consentirà di:

- ridurre la congestione degli spazi portuali;
- massimizzare l'uso di spazi e risorse (aumento della capacità di stoccaggio);
- migliorare la produttività;
- ridurre i costi di gestione;
- ridurre i tempi di trasbordo dei container dalla modalità stradale a quella ferroviaria;
- aumentare la sicurezza e preservare l'integrità delle merci;



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left and center.

- garantire l'operatività in maniera indipendente dalle condizioni meteorologiche.

#### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

Le aree da utilizzare saranno individuate nell'ambito dello specifico Studio di Fattibilità "Layout Funzionale e Fisico delle Infrastrutture Retroportuali" previsto dall'intervento LP-06.

#### ***Cronoprogramma di attuazione***

Il cronoprogramma di attuazione sarà definito nell'ambito dello specifico Studio di Fattibilità "Layout Funzionale e Fisico delle Infrastrutture Retroportuali" previsto dall'intervento LP-06.

#### ***Quadro economico di spesa***

Il costo previsto per la realizzazione del Sistema Automatico di Movimentazione e Dispacciamento delle Merci è di 30.000.000,00 euro di cui 10.000.000,00 di euro di investimento pubblico. La quota rimanente dell'investimento sarà a carico dei soggetti privati interessati alla gestione del Sistema. Le modalità di partecipazione dei soggetti privati e il modello di gestione sarà definito nell'ambito dello specifico Studio di Fattibilità "Layout Funzionale e Fisico delle Infrastrutture Retroportuali" previsto dall'intervento LP-06.

#### **4.2.7. RIC/02 - Polo di Innovazione "Trasporti e Logistica" di Gioia Tauro – Progetti di Ricerca Industriale**

Le imprese aggregate ai Poli di Innovazione (vedasi paragrafo 4.1.13) potranno beneficiare di appositi aiuti sulla base di specifici Avvisi Pubblici che saranno emanati dalla Regione Calabria a seguito della individuazione dei soggetti gestori.

Gli Avvisi pubblici saranno costruiti tenendo conto delle priorità indicate nei programmi di lavoro dei Poli di Innovazione e saranno ammissibili ai finanziamenti esclusivamente le imprese i cui progetti di investimento risultino inseriti nel Programma Operativo biennale e nei Programmi Annuali proposti dal soggetto gestore del Polo ed approvati dal Comitato di Valutazione.

Le iniziative ammissibili a finanziamento, per il cui dettaglio si rimanda agli Avvisi Pubblici che saranno emanati, sono suddivise in tre macro-categorie:

- Progetti per la ricerca e l'innovazione.
- Servizi per la ricerca e l'innovazione.
- Piani di formazione aziendale.

Coerentemente con la "Disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione" - Disciplina RSI – Comunicazione della Commissione 2006/C 323/01, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea serie C 323 del 30.12.2006, l'intensità massima di aiuto, per una piccola impresa che opera in collaborazione con un Organismo di Ricerca, è pari al 80% dei costi sostenuti.

Inoltre, nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro Ricerca e Competitività, sottoscritto da Regione, MIUR e MISE in data 31 luglio 2009, è prevista una linea di intervento relativa al finanziamento di Distretti Tecnologici e Laboratori Pubblico-Privati. Tale linea permetterà di accedere, sin dal 2010, a finanziamenti alle imprese per progetti di ricerca e innovazione per un importo pari a 160 milioni di euro su tutte le aree di riferimento a livello regionale.



### ***Fabbisogni da soddisfare***

L'intervento mira a soddisfare la domanda di ricerca industriale e sviluppo sperimentale espressa, in primo luogo, dalle aziende associate al Polo dei Trasporti e Logistica.

Compito del soggetto gestore del Polo di Innovazione Trasporti e Logistica è quello di intercettare, analizzare e presentare alla Regione Calabria un quadro aggiornato della domanda di innovazione delle imprese associate.

### ***Fattibilità dell'Intervento***

L'intervento rientra nell'ambito del Progetto Integrato di Sviluppo Regionale "Rete Regionale dei Poli di Innovazione" ed ha già completato il percorso di condivisione dei contenuti con il Tavolo di Partenariato con l'approvazione delle Linee di Indirizzo dei Poli di Innovazione e la successiva approvazione da parte della Giunta Regionale.

Dopo la pubblicazione dell'Avviso Pubblico per la selezione del soggetto gestore del Polo di Innovazione "Logistica e Trasporti", lo stesso soggetto dovrà presentare alla Regione Calabria un quadro della domanda di innovazione delle imprese associate.

### ***Disponibilità e accessibilità delle aree***

I progetti saranno realizzati sia nell'area di Gioia Tauro che a livello regionale. Si tratta di progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale che, di norma, non prevedono nuovi insediamenti produttivi ma l'utilizzo delle "facilities" già disponibili da parte delle aziende proponenti.

### ***Cronoprogramma di attuazione***

- Pubblicazione dell'Avviso Pubblico per la selezione del soggetto gestore del Polo Trasporti e Logistica: Dicembre 2010
- Stipula convenzione con il soggetto gestore: Giugno 2011
- Presentazione di un quadro di massima della domanda di innovazione delle imprese associate al Polo: Giugno 2011
- Luglio 2011: Realizzazione di un bando dedicato alle attività di ricerca industriale, sviluppo sperimentale e servizi innovativi delle imprese associate al Polo.

### ***Quadro economico di spesa***

Per ciascun Polo di Innovazione e per ciascuna macro-categoria è prevista una dotazione finanziaria minima pari a 2.5 Meuro per sostenere i progetti delle imprese aggregate al Polo.

La dotazione finanziaria complessiva dedicata ai 9 Poli di Innovazione è invece pari a 52 Meuro.

## **4.2.8. RIC/03 - Polo di Innovazione "Trasporti e Logistica" di Gioia Tauro – Laboratorio Pubblico Privato**

### ***Descrizione dell'intervento***

Nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro Ricerca e Competitività, sottoscritto da Regione Calabria, Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca Scientifica e Ministero dello Sviluppo Economico in data 31 luglio 2009, in attuazione del Programma Operativo Nazionale Ricerca e Competitività 2007/2013, è prevista una linea di intervento relativa al finanziamento di Distretti Tecnologici e Laboratori



Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large signature and the number 74.

Pubblico-Privati: la Linea d'Intervento n. 2 per l'attuazione dell'Obiettivo Operativo "Reti per il rafforzamento del potenziale scientifico-tecnologico delle regioni della convergenza" del PON Ricerca e Competitività 2007/2013.

Questa linea mira, in coerenza con quanto definito dalla strategia regionale della ricerca e dell'innovazione, a rafforzare il potenziale innovativo delle aree territoriali caratterizzate da fenomeni agglomerativi di università, centri di ricerca e imprese medio-grandi e piccole, promuovendo lo sviluppo di filiere scientifico-tecnologiche di eccellenza pubblico-private, il potenziamento e/o lo sviluppo di Distretti di alta Tecnologia nei settori strategici per la Regione Calabria, attraverso iniziative integrate e organiche di attività di ricerca fondamentale, ricerca industriale e sviluppo sperimentale, che contemplano la partecipazione congiunta di università, imprese ed enti pubblici di ricerca.

Tale linea permetterà di accedere, sin dal 2010, a finanziamenti alle imprese per progetti di ricerca e innovazione per un importo pari a 160 milioni di euro su tutte le aree di riferimento a livello regionale, fra le quali è incluso l'ambito "Trasporti e Logistica Avanzata".

In Calabria, nell'area Logistica e Trasporti sono state svolte delle azioni preparatorie per la costituzione del Distretto Tecnologico (attraverso i progetti finanziati alla società consortile R&D.Log srl) ed è in fase di individuazione il soggetto gestore del Polo di Innovazione "Logistica e Trasporti".

In tale contesto, nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro Ricerca e Competitività, i singoli progetti afferenti al rafforzamento del Distretto Tecnologico della Logistica e Trasporti verranno selezionati e realizzati attraverso le procedure previste dall'art. 12 del DM. 593/2000 e s.m.i, nonché nel rispetto dei criteri di selezione approvati dal Comitato di Sorveglianza nella riunione del 7 maggio 2008.

Previo riconoscimento da parte del MIUR della pre-esistenza di un agglomerato promotore del Distretto Tecnologico della Logistica e Trasporti, sarà possibile selezionare i progetti mediante la definizione di specifici contratti ai sensi dell'art. 13 del DM 593/2000 e s.m. e i. In questo caso, l'iter attuativo prevede il ricorso all'emanazione di un preliminare Avviso per individuare, mediante opportuni criteri di selezione, strutture e imprese con cui attivare la fase di procedura negoziale di cui al suddetto art. 13.

In ogni caso, per l'ammissione al cofinanziamento, i progetti dovranno conformarsi alla disciplina comunitaria e nazionale vigente in materia di aiuti di Stato alla Ricerca Scientifica.

### ***Fabbisogni da soddisfare***

L'intervento mira a soddisfare la domanda di ricerca industriale e sviluppo sperimentale espressa, in primo luogo, dalle aziende operanti nel settore della Logistica e dei Trasporti e, in secondo luogo, delle aziende associate al Polo dei Trasporti e della Logistica, caratterizzata da obiettivi realizzativi ambiziosi nel contesto di reti di cooperazione interregionali.

### ***Fattibilità dell'Intervento***

Nel quadro del Protocollo di Intesa (giugno 2009) e del successivo Accordo di Programma Quadro Ricerca e Competitività sottoscritti dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca Scientifica, dal Ministero dello Sviluppo Economico e dalle Regioni Convergenza, è stato attivato un Tavolo Tecnico per monitorare e indirizzare gli interventi dell'Accordo di Programma Quadro Ricerca e Competitività.

Sulla base dei lavori di tale Tavolo Tecnico saranno definite, nel corso del 2010, le priorità realizzative e le caratteristiche degli interventi della Linea 2 dell'Accordo di Programma Quadro.

A seguito di questa fase, il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca Scientifica emanerà un Avviso Pubblico per la selezione degli interventi afferenti ai Distretti di Alta Tecnologia e ai Laboratori Pubblico-Privati.

*[Handwritten signatures and stamps]*

*[Circular stamp: MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO - Comitato Per le Politiche di Sviluppo Regionale - REGIONE CALABRIA]*

75

***Disponibilità e accessibilità delle aree***

I progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale saranno realizzati sia nell'area di Gioia Tauro che a livello regionale, a partire da insediamenti industriali già operativi in Calabria.

***Cronoprogramma di attuazione***

- Attivazione Tavolo Tecnico Accordo di Programma Quadro Ricerca e Competitività sulla Linea 2: dicembre 2010
- Definizione interventi: marzo 2011
- Pubblicazione Avvisi Pubblici Accordo di Programma Quadro Ricerca e Competitività Linea 2: aprile 2011 (MIUR)
- Avvio progetti: 2011

***Quadro economico di spesa***

La dotazione finanziaria complessiva dedicata ai Distretti di Alta Tecnologia e Laboratori Pubblico- Privati nelle 8 aree prioritarie è pari a 160 milioni di euro. I progetti riguardanti l'area di Gioia Tauro potranno utilizzare fino a 15.000.000,00 euro.

*[Handwritten signatures and stamps]*

*[Circular stamp: MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione]*

76



Ministero  
dello Sviluppo  
Economico



Ministero delle  
Infrastrutture e  
dei Trasporti



Ministero  
dell'Istruzione,  
dell'Università  
e della Ricerca



Regione  
Calabria



Consorzio per lo  
Sviluppo Industriale  
della Provincia di  
Reggio Calabria



Autorità  
Portuale di  
Gioia Tauro



Rete Ferroviaria  
Italiana

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA REGIONE CALABRIA**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
POLO LOGISTICO INTERMODALE DI GIOIA TAURO**

ALLEGATO 2  
SCHEMA INTERVENTO

28 Settembre 2010



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature on the right and several initials at the bottom.

*[Handwritten signature]*

Scheda Progetto:

SGPQ - Sistema Gestione Progetti Query

*[Handwritten signature]*

Intesa:  
Strumento:  
Responsabile Strumento:

1 - DATI IDENTIFICATIVI

Codice Progetto:

C.U.P.:

Titolo Progetto:

Settore Progetto:

Tipo Progetto:

Localizzazione:

Regione

Provincia

Comune

Versione del:



*[Handwritten signatures]*

Responsabile Progetto:

Recapito:

Soggetto Percettore:

Soggetto Programmatore:

Soggetto Attuatore:

Soggetto Realizzatore:

Stato Progetto:

Criticità Finanziaria:

Note:

2 - CRONOPROGRAMMA DEL PROGETTO

A. Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo:

B. Iter Procedurale:

Fase                      Attività

Richiesta

Prevista

Data Inizio

Effettiva

Data Fine

Effettiva

Soggetto Competente

Note

Altre Attività:

*[Handwritten signature]*

C. Sospensione Lavori:

Motivo

Data Inizio

Data Fine

Prevista Effettiva

*[Handwritten signature]*



D. Procedura di Aggiudicazione:

Gara

Attività

Data Prevista

Data Effettiva

Soggetto Competente

Note

*[Handwritten signatures and notes]*

3 - PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo:

Anno Realizzato (Euro)

Da Realizzare (Euro)

Totale (Euro)

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

Avanzamento Spese (%):

4 - PIANO FINANZIARIO

Stato Fondo Aree Sottoutilizzate

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

Stato Fondo di Rotazione

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

Stato altri provvedimenti

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

Altro pubblico

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

Regione

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

*[Handwritten signature]*

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

Provincia

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

Comune

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

Privato

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

UE

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

Privato

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

Da reperire

Descrizione della fonte / Estremi del provvedimento:

Importo (Euro):

Anno Esercizio:

Totale Importo (Euro):

Anno Esercizio:

**5 - AVANZAMENTO CONTABILE**

**A. Impegni Contrattualizzati**

Data:

Importo Totale (Euro):

Importo (Euro):

Note:

**B. Disposizioni di Pagamenti**

Data:

Importo Totale (Euro):

Importo (Euro):

Note:

**C. Economie Riprogrammabili**

Fonte:

Importo Totale (Euro):

Importo (Euro):

**6 - AVANZAMENTO FISICO**



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature on the left and several smaller initials on the right.

Handwritten signature in blue ink at the bottom left of the page.

**A. Avanzamento Lavori:**

Data Sal:

Importo Totale (Euro):  
Importo (Euro):

Note:

**B. Indicatori di Realizzazione Fisica:**

Descrizione indicatore e U.M.

Valore Obiettivo

Valore Conseguito

**C. Indicatori Occupazionali:**

Descrizione indicatore e U.M.

Valore Obiettivo

Valore Conseguito

**D. Indicatori Opzionali:**

Descrizione indicatore e U.M.

Valore Obiettivo

Valore Conseguito



*[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several initials.]*

*[Handwritten signature in blue ink.]*