

## SCHEDA PROGETTO

### 1. Titolo dell'Intervento

Indicare la denominazione dell'intervento

REALIZZAZIONE DI UN DISTRI PARK NELLE AREE RETROPORTUALI DI TARANTO

### 2. Soggetto Proponente

*Distripark Taranto Scarl*

### 3. Dati Indicativi del Soggetto Proponente

*Sede legale: Viale Virgilio 152 – 74100 Taranto*

*Legale rappresentante: dr. Giovanni Florido*

*Telefono 0997783000-3036*

*Referente: dr. Nicola De Benedictis*

### 4. Localizzazione dell'Intervento

*AREE RETROPORTUALI DI TARANTO TRA LA SS. 100 E LA S.S. 106*

### 5. Area di Realizzazione dell'Intervento

*X Comune*

- Provincia
- Interprovinciale

### 6. Descrizione Generale dell'Intervento

a. Descrizione dettagliata dell'intervento

*L'intervento prevede la costituzione di un grande insediamento dedicato alla logistica retroportuale, sede di lavorazione e scambio di merce in arrivo e partenza da e per l'HUB portuale di Taranto.*

*Nel 2002 è stata costituita la "Distripark Taranto s.c.ar.l.", società tra Autorità Portuale di Taranto, Camera di Commercio Di Taranto, Comune di Taranto e Provincia di Taranto il cui oggetto sociale prevede: "l'attivazione, la promozione, il completamento di tutte le procedure tecnico-amministrative e la realizzazione delle opere necessarie per la costruzione di un Distripark*

*nonché degli interventi connessi alla creazione di una rete di trasporto intermodale in grado di agevolare lo sviluppo della logistica”.*

*Allo stato la società Distripark Taranto scarl ha provveduto all’acquisizione dei terreni e dei fabbricati insistenti nell’area e, dotatasi di una struttura tecnica, ha appaltato i lavori per la caratterizzazione ambientale dell’area che sono attualmente in corso.*

*L’intervento Distripark, programmato con la Del. CIPE del 19/10/1993 che sancisce l’intesa di programma per lo sviluppo dell’area e dotato di primi finanziamenti con Del. CIPE n. 155 del 2000 si inquadra nelle strategie UE di razionalizzazione dei processi trasportistico-logistici di produzione/distribuzione per conseguire competitività e sviluppo economico-occupazionale.*

*La posizione geografica del porto di Taranto, nello scacchiere degli interscambi euromediterranei, offre tutti i potenziali di economia dei trasporti affinché l’iniziativa possa svilupparsi con successo per la Puglia, per l’UE e, ciò che è più determinante, per gli Operatori Logistici Globali e consumatori dell’UE che potranno conseguire, con la realizzazione del Distripark di Taranto e delle*

*indispensabili interconnesse infrastrutture e servizi di trasporto ferroviario, consistenti benefici economici.*

*Lo studio di fattibilità prodotto da Europrogetti e Finanza e P&T nel luglio 2005 (e allegato alla presente scheda) è così strutturato:*

**1. INQUADRAMENTO DELL’INIZIATIVA DISTRIPARK NELLE STRATEGIE INTERNAZIONALI DI SVILUPPO DELLA LOGISTICA INTEGRATA A VALORE AGGIUNTO NELL’AREA MEDITERRANEA**

**2. INQUADRAMENTO DELL’INIZIATIVA NELLE STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA REGIONE PUGLIA, DEL GOVERNO ITALIANO E DELL’UE**

**3. ANALISI DELLE MERCEOLOGIE IN IMPORT/EXPORT AL/DAL PORTO DI TARANTO: MERCEOLOGIE PRIORITARIE PER IL DISTRIPARK**

**4. ESAME DELLE FILIERE PRODUTTIVE AGROALIMENTARI LOCALI FUNZIONALI AI PROCESSI DI LOGISTICA INTEGRATA INTERNAZIONALE**

**5. ANALISI DEGLI INTERSCAMBI EUROMEDITERRANEI CON INDIVIDUAZIONE DELLE MERCEOLOGIE PIÙ IDONEE AD ESSERE TRATTATE NEL DISTRIPARK DI TARANTO**

**6. VERIFICA PRESSO SIGNIFICATIVI OPERATORI GLOBALI DELLA LOGISTICA CIRCA LA PROPENSIONE A UTILIZZARE IL DISTRIPARK DI TARANTO QUALE NODO DELLA LORO RETE DI PERFEZIONAMENTO ATTIVO E DISTRIBUZIONE DELLE MERCI**

**7. VERIFICA DELLE CONDIZIONI INFRASTRUTTURALI DEL TERRITORIO E VALUTAZIONE DELLA LORO CONGRUITÀ CON LE NECESSITÀ LOGISTICHE DEI POTENZIALI UTILIZZATORI**

**8. VERIFICA DELLE CONDIZIONI ISTITUZIONALI CHE RENDONO SOSTENIBILE L’INIZIATIVA IN TERMINI ECONOMICI ED OCCUPAZIONALI.**

**9. VERIFICA PRELIMINARE DEL PERCORSO AMMINISTRATIVO PIÙ IDONEO ALL’IMPLEMENTAZIONE DEL DISTRIPARK.**

*Il progetto preliminare Distripark, così come approvato dal Comune di Taranto, si sviluppa su un’area di 751.141 mq. Prevede: la realizzazione di aree di sosta e movimentazione merci, di viabilità di accesso e di penetrazione, di fasci di binari, di magazzini prefabbricati con una superficie complessiva di circa 180.000 mq, di uffici, di capannoni per riparazione e lavaggio mezzi e container. Nel territorio sono altresì presenti due masserie, idoneamente integrate nell’ambiente progettuale e che potrebbero costituire strutture di ristoro per i lavoratori.*

*b. Struttura del progetto (specificare se si tratta di un singolo intervento o di un pacchetto di interventi)*

*Il progetto, come sopra descritto prevede una molteplicità di interventi: magazzini, uffici, viabilità interna e di collegamento, collegamenti ferroviari.*

c. *In casi di pacchetti di interventi fornire una descrizione della comune strategia territoriale sotto il profilo funzionale, economico e finanziario*

*Non v'è dubbio che, come evidenziato negli incontri degli organismi di area vasta, la logistica assuma un posizione rilevante nella strategia territoriale, tant'è che Taranto si candida con forza al ruolo di leader nella regione con il suo "Distretto della logistica", che nel porto e nell'aeroporto cargo di Grottaglie i punti di forza di un tale sistema.*

*L'ubicazione del Distripark Taranto, a ridosso del molo polisettoriale, della linea ferroviaria Taranto-Bari, delle S.S. 100 e 106 e a pochi minuti dall'aeroporto di Grottaglie ne fanno il candidato ideale (e riconosciuto) per l'avvio di una comune strategia territoriale per lo sviluppo del settore.*

*Dopo la fase di avvio, finanziata dal CIPE, Distripark si candida a diventare elemento trainante di una politica industriale di attrazione nei confronti degli operatori della logistica, nazionali ed internazionali, proponendosi di diventare altresì elemento di facilitazione rispetto alle richieste di insediamento.*

*Bisogna ricordare che, come evidenziato nello studi di Europrogetti & Finanze e P&T, la posizione geografica di Taranto comporterebbe un notevole vantaggio nell'accesso delle merci sul territorio nazionale e verso il centro-nord Europa. Nella filiera di realizzazione di tali potenzialità Distripark Taranto si attiverà per consentire agli operatori della logistica di trovare condizioni insediative ed infrastrutturali compatibili con le loro priorità: snellezza negli scambi, tempi certi.*

*Dal punto di vista della gestione dell'intervento, si sono ipotizzate due possibili alternative. La prima prevede l'ingresso di partner privati nella società Distripark Taranto, nella quale confluiranno quindi sia gli interessi degli operatori che quelli pubblici legati al controllo dello sviluppo complessivo del sistema della logistica e, di conseguenza, sul volume d'affari e sull'occupazione.*

*La seconda ipotesi prevede che si provveda alla ricerca di uno o più concessionari che, sulla base di precisi disciplinari, provvedano al completamento delle infrastrutturazioni e alla messa in esercizio del distripark. In questo caso la società continuerebbe ad operare nell'attuale assetto, occupandosi però prevalentemente di incremento delle aree, di controllo sulla concessione e di facilitazione agli insediamenti.*

## **7. Indicazione degli Obbiettivi Strategici, dei Risultati e degli Effetti Attesi**

*L'obiettivo strategico principale dell'implementazione di un Distripark è l'attrazione nei confronti degli operatori nazionali ed internazionali operanti nel settore e l'insediamento di attività logistiche retroportuali ad elevato valore aggiunto.*

*Al contempo, il parallelo sviluppo del "Distretto della logistica" potrà condurre l'imprenditoria locale alla creazione di nuove attività legate al settore o all'acquisizione di commesse da parte dei colossi internazionali.*

*I risultati attesi consistono in un aumento e diversificazione delle merci in arrivo a Taranto via mare, la lavorazione delle stesse e la successiva ripartenza secondo molteplici possibilità intermodali.*

*Uno sviluppo delle attività logistiche retro portuali potrà poi condurre ad un notevole incremento dell'occupazione nel settore. Stime prudenziali riferite ad altre iniziative simili riportano un impatto occupazionale (diretto e indotto) di circa 70-100 unità/ha. Nel nostro caso si tratta quindi di un numero di nuovi posti di lavoro oscillante tra 5.000 e 7.000 unità.*

## **8. Congruenza con la programmazione delle OO.PP. in Vigore**

Indicare se l'intervento è inserito (segnare la casella di interesse)

Piano triennale delle Opere Pubbliche

## 9. Ruolo e Coerenza del Progetto Rispetto al Piano Strategico di Area Vasta

*Il potenziamento delle attività retroportuali - unitamente alle progettualità a sostegno del sistema produttivo locale – rappresenta una delle linee d'intervento prioritarie per lo sviluppo del sistema economico locale.*

## 10. Fattibilità Tecnica-Amministrativa

- Indicazione delle scelte tecniche di base

*Le scelte tecniche di base sono quelle tipiche di un'area destinata allo sviluppo di attività logistiche, con dotata di raccordi stradali e ferroviari, piazzali e magazzini, parcheggi ed aree di manutenzione dei mezzi.*

- Illustrazione delle combinazioni istituzionali, amministrative, tecniche

*Esiste un progetto preliminare adottato dal Comune di Taranto con relativa variante al P.R.G. Il progetto è inserito nel Piano programma e nel P.T.C. della Provincia di Taranto.*

- Planimetria e cartografia dell'area interessata

*V. Allegato*

- Elenchi catastali delle aree e degli immobili

*V. Allegato*

- Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione

*Superficie complessiva dell'area: 75 ha*

*Costo di urbanizzazione medio unitario: 62,5 €/mq*

## 11. Stato della Progettazione Tecnica (segnare la casella di interesse)

*X Scheda progetto*

*X Studio di fattibilità*

*X Progetto preliminare*

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

## 12. Compatibilità Urbanistica, Ambientale e Paesaggistica

- Indicazione della compatibilità urbanistica dell'intervento

*Il progetto preliminare è stato approvato dal Consiglio Comunale di Taranto che ha provveduto altresì ad adottare una variante al piano regolatore generale con delibera n. 44 del 03/05/2002, approvazione divenuta definitiva con delibera del consiglio Comunale n. 111 del 22/07/2002*

- Indicazione della compatibilità ambientale dell'intervento

*L'intervento previsto non prevede insediamenti che diano luoghi a fenomeni con evidente impatto sull'ambiente. Piuttosto le operazioni di logistica preliminare effettuate in un Distripark possono consentire una semplificazione nella manipolazione dei carichi e favorirne il trasporto a destinazioni successive su rotaia, con notevole risparmio alle emissioni inquinanti dei mezzi su gomma. L'area stessa individuata è adiacente allo stabilimento siderurgico dell'ILVA ed alla Raffineria ENI, oltre che alla zona industriale di Bellavista ed al porto, venendo così a costituire una frangia di bordo urbanisticamente ben compatibile con un graduale continuum del rapporto agro-città.*

- Descrizione degli eventuali impatti paesaggistici dovuti all'intervento e misure compensative da prevedersi

*L'intervento non comporta evidenti impatti paesaggistici, venendo a realizzarsi in un'area completamente pianeggiante, precedentemente destinata ad uso agricolo, ma nella quale gran parte delle colture erano state abbandonate. La destinazione d'uso industriale attualmente vigente nell'area ed il progetto preliminare adottato, uniti alla generale situazione urbanistica dell'intorno non paiono essere compromettenti rispetto all'attuale impatto.*

### **13. Quadro Economico dell'Intervento e Sostenibilità Finanziaria**

- Indicazione dei costi di realizzazione

*I costi di realizzazione previsti, calcolati rispetto ad un parametro di €/mq. 62,5 ammontano ad € 46.875,00 oltre IVA*

- Descrizione e quantificazione dei costi per la manutenzione straordinaria relativi all'intervento proposto

*Sono stati parametricamente inclusi nella stima dei costi di gestione inserita nel piano finanziario.*

- Stima dei costi di gestione e/o di erogazione del servizio

*Sono indicati nel piano finanziario.*

- Breve indicazione della struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto che assumerà la gestione dell'opera

*In prima ipotesi l'opera sarà gestita dalla società Distripark Taranto s.c.ar.l. costituita da Autorità Portuale, Camera di commercio, Comune, Provincia di Taranto, dotata di una struttura tecnica interna e statutariamente appoggiata dalle strutture tecniche degli Enti soci. La società ha già gestito con successo gli espropri, ha appaltato con procedura di gara ad evidenza pubblica la caratterizzazione ambientale dell'area i cui lavori, attualmente in corso, sono curati dalla struttura tecnica (responsabile del procedimento e direttore dei lavori).*

- Piano finanziario  
*V. allegato*

#### 14. Procedure Amministrative e Cronoprogramma

- Indicazione dei meccanismi, delle procedure e dell'organizzazione del sistema di attuazione del progetto, con indicazione degli adempimenti tecnici, amministrativi e procedurali (autorizzazioni, pareri, nulla osta preliminari ai quali è subordinato l'avvio dell'iniziativa e dei tempi previsti per il loro rilascio)

*L'organizzazione del sistema di attuazione del progetto è attualmente già in esercizio con la caratterizzazione ambientale dell'area, il cui appalto potrà portare a conseguire la rimozione del vincolo attualmente gravante su di essa (si stime entro la prima metà del 2009).*

*L'altro vincolo, quello idrogeologico del PAI, insiste solo su una parte dell'area, è in fase di rimozione a seguito di nuovi rilievi effettuati dall'Autorità di Bacino e, comunque, non impedisce l'avvio dei lavori in oltre il 60% dell'area.*

*Il progetto preliminare è già approvato ed operativo; i tempi per la redazione e l'approvazione progetto esecutivo coincidono con quelli previsti per la rimozione del vincolo ambientale (entro la prima metà del 2009).*

- Definizione del calendario e le modalità che si intendono seguire per attivare dei contenuti in cui il progetto si articola

*Il crono-lavori è già descritto nel Piano finanziario e prevede due ipotesi, entrambe articolate in attività di 8 anni.*

*Ipotesi base: I-II anno 30%; III-IV anno 50%; - V-VI anno 10%; VII-VIII anno -10%.*

*Ipotesi alternativa: I-II anno: 10% - III-IV anno 10%; V-VI anno 40%; VII-VIII anno 40%.*

#### 15. Procedure di Consultazione Partenariale

Forme di consultazione interistituzionale e del partenariato economico-sociale pubblico/privato eventualmente attivate (allegare breve Relazione descrittiva con eventuali protocolli di intesa sottoscritti)

#### 16. Raccordo e Coerenza con Strumenti Urbanistici e di Programmazione

Per ogni punto allegare breve "relazione":

- Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)

*Il P.T.C.P. recepisce appieno la creazione di una piattaforma logistica retro portuale individuata nelle aree di proprietà Distripark Taranto s.c.ar.l.*

- Raccordo e coerenza con Piano Assetto idrogeologico (PAI)

*Parte delle aree di proprietà Distripark Taranto s.c.ar.l. sono perimetrate come aree a rischio nel PAI. Attualmente l'Autorità di Bacino ha in corso nuovi rilievi che condurranno ad una eliminazione del vincolo.*

- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)

*Il DRAG Puglia, relativamente alle infrastrutture di trasporto e logistica rimanda al PRT*

- Raccordo e coerenza con Piano Regionale trasporti (PRT)

Il PRT dispone che:

*I subsistemi territoriali definiti dal Protocollo di Intesa fra la Regione Puglia, la Regione Basilicata e le Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Taranto e coordinati dalle tre Autorità Portuali siano funzionalmente integrati, pur mantenendo le relative competenze ed autonomie gestionali, con i poli logistici esistenti e di nuova realizzazione e individua a partire dagli accordi in essere già promossi dalla Regione, i tre ambiti logistico-portuali cui far tendere l'assetto futuro della piattaforma:*

*... omissis*

- - **Subsistema di Taranto**, composto dal porto di Taranto (Autorità Portuale di Taranto), integrato con i poli logistici ad esso connessi (Distripark di Taranto, scalo cargo dell'aeroporto di Grottaglie e centro merci di Francavilla Fontana).

Raccordo e coerenza con Proiezione Territoriale del DSR

*Il DSR prevede, tra gli obiettivi:*

*“Obiettivi specifici risultano i seguenti:*

*- potenziare i sistemi portuali ed aeroportuali (per i porti, con specifico riferimento sia alle necessarie infrastrutturazioni consistenti prevalentemente negli interventi “dell'ultimo miglio”, sia al rafforzamento della retroportualità e, per gli aeroporti, con riferimento al miglioramento della qualità dei servizi ed alla maggiore integrazione con gli altri servizi ed infrastrutture di trasporto regionali)”.*

Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FERS (2007 – 2013)

*Asse V: Reti e collegamenti per la mobilità.*

Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE (2007 – 2013)

*Asse I Adattabilità - Sviluppare politiche e servizi per l'anticipazione e gestione dei cambiamenti, promuovere la competitività e l'imprenditorialità*

Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR (2007 – 2013)

Raccordo e coerenza con Piani Regionali di settore e/o Intersettoriali

Raccordo e coerenza con altri Documenti di Programmazione territoriali/locali (ad es. PUG)

Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici

Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino