

PARERE

N.ro 42 / 9^a



2^a COMM. CONSILIARE

COPIA

REGIONE CALABRIA GIUNTA REGIONALE

Dipartimento/i Proponente/i:

Attività
Produttive

Deliberazione n. 219 della seduta del 14 MAG 2012

Oggetto:

Legge regionale 23 dicembre 2011, n. 47, art. 47 " Sistema di incentivazione per lo sviluppo dell' Area di Gioia Tauro" - Approvazione Piano.

Assessorato Attività Produttive

L'Assessore

On. Dr. Antonio Caridi

Presidente o Assessore/i Proponente/i:

Relatore (se diverso dal proponente):

Dirigente/i Generale/i: IL DIRIGENTE GENERALE

D.ssa Maria Grazia Nicolò

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

		Giunta	Presente	Assente
1	Giuseppe SCOPELLITI	Presidente	X	
2	Antonella STASI	Vice Presidente	X	
3	Pietro AIELLO	Componente	X	
4	Mario CALIGIURI	Componente		X
5	Antonio Stefano CARIDI	Componente	X	
6	Luigi FEDELE	Componente	X	
7	Giuseppe GENTILE	Componente	X	
8	Giacomo MANCINI	Componente	X	
9	Francesco PUGLIANO	Componente	X	
10	Francescoantonio STILLITANI	Componente		X
11	Domenico TALLINI	Componente	X	
12	Michele TREMATERRA	Componente	X	

Assiste il Dirigente Generale del Dipartimento Presidenza.

La delibera si compone di n. 3 pagine compreso il frontespizio e di n. 1 allegato

Casella riservata alla prenotazione dell'impegno di spesa da parte del Direttore di Ragioneria.

Consiglio Regionale della Calabria

PROTOCOLLO GENERALE

Prot. n. 24.165 del 24-05-2012

Classificazione 01-15-01

Il responsabile del procedimento
(se diverso dal dirigente di Servizio)

Il dirigente di Servizio

IL DIRIGENTE
Il dirigente di Settore
(Dot. Felice IRACÁ)

5^o COMMISSARIO REGIONALE**Premesso che:**

- La Legge regionale 23 dicembre 2011 n. 47, art. 47 per come modificato e integrato dalle LL.RR. 3 febbraio 2012, nn. 1 e 2 e 11 aprile 2012, n. 12, prevede l'attivazione di una serie di iniziative mirate allo sviluppo dell'area di Gioia Tauro;
- La Regione Calabria, attraverso detta disposizione, ha inteso individuare priorità e indirizzi per sostenere lo sviluppo produttivo dell'area di Gioia Tauro e del sistema portuale, prevedendo uno stanziamento complessivo di 8 milioni di euro a valere sulle risorse del bilancio regionale;
- A sostegno del sistema portuale e retroportuale, la legge regionale prevede l'attivazione di specifici interventi finalizzati a:
 - rafforzare la struttura imprenditoriale e produttiva locale;
 - potenziare i servizi di intermodalità, promuovendo un maggiore utilizzo della rete ferroviaria da parte delle imprese e contenendo il trasporto su gomma;
 - rendere maggiormente competitivo il sistema portuale, accrescendone e intensificandone le attività e i servizi.

Dato Atto che:

- per il perseguimento delle sopra richiamate finalità, ai sensi del comma 6 del richiamato art. 47 della L.r. n. 47/2011, la Giunta regionale è tenuta a predisporre ed approvare un apposito Piano di utilizzo delle risorse finanziarie;
- ai fini dell'attribuzione delle misure previste dalla Legge regionale n. 47/2012 art. 47, è stato istituito un apposito capitolo nell'U.P.B. 2.2.02.02 dello stato di previsione della spesa del bilancio regionale per l'esercizio finanziario 2012 con uno stanziamento di € 8.000.000,00;
- il Dirigente generale del Dipartimento "Attività Produttive" e il Dirigente del Settore competente hanno attestato la copertura finanziaria ai sensi dell'art. 4 della Legge regionale 23 dicembre 2011 n. 47;

Visti:

- la Legge regionale 23 dicembre 2011 n. 47 per come modificata e integrata dalle LL.RR. 3 febbraio 2012, nn. 1 e 2 e 11 aprile 2012, n. 12 ;

- la legge regionale 4 febbraio 2002 n. 8 “*Ordinamento del bilancio e della contabilità della Regione Calabria*”;

Su proposta dell'assessore alle Attività Produttive, Antonio Stefano Caridi, formulata sulla base dell'istruttoria compiuta della relativa struttura il cui dirigente si è espresso sulla regolarità amministrativa dell'atto.

DELIBERA

Per quanto espresso in premessa che qui si intende confermato

- di approvare, l'allegato Piano di utilizzo delle risorse per lo sviluppo dell'Area di Gioia Tauro ai sensi della Legge regionale 23 dicembre 2011 n. 47, art. 47 e s.m.i., quale parte integrante e sostanziale del presente deliberato;
- di trasmettere il presente atto alla Commissione Consiliare competente, a cura della Segreteria di Giunta regionale, per il parere non vincolante per come previsto dall'art. 47 comma 6 della Legge regionale n. 47/2011 e s.m.i.;
- di provvedere alla pubblicazione integrale del provvedimento sul BURC a cura del Dipartimento proponente ai sensi della legge regionale 04.09.2001, n. 19, a richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento Proponente.

**IL DIRIGENTE GENERALE
DEL DIPARTIMENTO PRESIDENZA**

F. to Zoccali

IL PRESIDENTE

F. to S. Quilici

Del che è redatto processo verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto come segue:

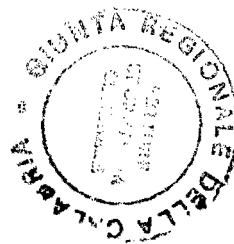
Il Verbalizzante

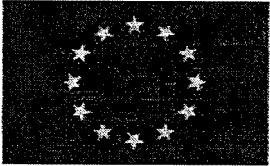
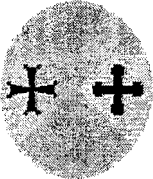

Il Presidente

Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data 23.05.2012 al Dipartimento interessato al Consiglio Regionale alla Corte dei Conti

L'impiegato addetto

capita contabile e liquidabile,
23 MAG. 2012



		
UNIONE EUROPEA	REGIONE CALABRIA	REPUBBLICA ITALIANA

REGIONE CALABRIA

Assessorato alle Attività Produttive

Legge regionale 23 dicembre 2011, n. 47 – Articolo 47

PIANO DI AZIONE PER LO SVILUPPO DELL'AREA DI GIOIA TAURO

maggio 2012

Indice

Premessa.....	3
1. Il contesto di riferimento.....	4
1.1 Il sistema economico e produttivo locale	4
1.2 Strutture, operatori e attività logistiche e portuali.....	7
1.3 Analisi SWOT.....	17
1.4 Conclusioni.....	18
2. Obiettivi e strategia d'azione.....	23
2.1 Obiettivi e priorità d'intervento	23
2.2 Coerenza con la Programmazione Nazionale e Comunitaria.....	23
3. Linee di azione del Piano	26
3.1 Linea 1 – Incentivi a supporto della struttura imprenditoriale	26
3.2 Linea 2 – Sostegno allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto ferroviario 29	
3.3 Linea 3 – Rafforzamento dei servizi del sistema portuale	32
4. Quadro finanziario.....	34

Premessa

Il presente Piano di Azione è stato predisposto in attuazione della Legge regionale 23 dicembre 2011, n. 47 – art. 47¹ – (modificata e integrata dalle LL.RR. 3 febbraio 2012, nn. 1 e 2 e 11 aprile 2012, n. 12), che prevede l'attivazione di una serie di iniziative mirate allo sviluppo dell'area di Gioia Tauro.

La Regione Calabria, attraverso detta disposizione, ha inteso individuare priorità e indirizzi per sostenere lo sviluppo produttivo dell'area di Gioia Tauro e del sistema portuale, prevedendo uno stanziamento complessivo di 8 milioni di euro a valere sulle risorse del bilancio regionale.

Si tratta di indirizzi che puntano a valorizzare e potenziare un luogo esemplare e una delle principali risorse strategiche della geografia economica calabrese: il Porto di Gioia Tauro e il sistema imprenditoriale ad esso collegato: settori dei trasporti, della logistica, della manifatturiera e dei servizi. Lo scalo in pochi anni è diventato uno degli hub di transhipment leader del Mediterraneo, grazie alla sua centralità geografica, che consente di servire in maniera ottimale con i feeder sia i porti della costa orientale sia quelli della costa occidentale del Mediterraneo. Tuttavia, il porto attualmente non gode, per carenze infrastrutturali e sovrastrutturali, delle condizioni necessarie a sviluppare la propria potenzialità nei settori delle attività vocazionali propriamente portuali, dei servizi di logistica e del terziario avanzato.

A sostegno del sistema portuale e retroportuale, la legge regionale prevede l'attivazione di specifici interventi finalizzati a:

- rafforzare la struttura imprenditoriale e produttiva locale;
- potenziare i servizi di intermodalità, promuovendo un maggiore utilizzo della rete ferroviaria da parte delle imprese e contenendo il trasporto su gomma;
- rendere maggiormente competitivo il sistema portuale, accrescendone e intensificandone le attività e i servizi.

Il Piano è strutturato in quattro sezioni. La prima riporta un'analisi del contesto di riferimento, con particolare attenzione al sistema dell'offerta e della domanda di servizi portuali e logistici e dei fabbisogni delle imprese localizzate nell'area. Nella seconda sono illustrati gli obiettivi e le strategie di intervento del Piano, definiti a partire dall'analisi di contesto e dagli indirizzi regionali, evidenziando la coerenza con la programmazione nazionale e comunitaria regionale. La terza sezione descrive le azioni a sostegno dello sviluppo dei sistemi imprenditoriale e portuale di Gioia Tauro. Infine, nell'ultima viene riportata la suddivisione per linea di azione delle risorse finanziarie.

¹ Pubblicata nel BURC n. 23 del 16 dicembre 2011, supplemento straordinario n. 6 del 29 dicembre 2011.

1. Il contesto di riferimento

1.1 Il sistema economico e produttivo locale

Per descrivere il contesto socio-economico della Regione Calabria si sono utilizzati diversi indicatori macroeconomici da cui emerge in estrema sintesi:

- un basso livello di produzione industriale (meno dell'1% rispetto al totale Italia);
- un livello medio-basso di consumi pro-capite (6.349 euro/pro-capite);
- il più basso grado di apertura ai mercati internazionali (2,9%) tra le 20 regioni italiane;
- un elevato tasso di disoccupazione (12%), doppio rispetto alla media nazionale (6%);

che evidenziano la debolezza dell'economia regionale.

La Piana di Gioia Tauro ha una superficie complessiva di 954 kmq suddivisa in 33 comuni che appartengono amministrativamente alla Provincia di Reggio Calabria. La popolazione residente è di circa 180.000 abitanti, il 30% della popolazione della provincia di Reggio Calabria e il 9% circa della Calabria.

L'area di Gioia Tauro conta - escludendo l'agricoltura e il settore pubblico- oltre 12.600 addetti, di cui circa 7.600 alle dipendenze. A tale stock corrisponde una quota di circa il 18% sul totale provinciale.

L'area rappresenta una quota non irrilevante dell'economia provinciale. La struttura produttiva dell'area di Gioia Tauro non differisce in misura rilevante dal resto della provincia, presentando una netta caratterizzazione in senso terziario: l'industria in senso stretto concentra infatti solo il 17% del totale degli addetti, come nella media provinciale.

L'edilizia presenta una quota nettamente inferiore alla media provinciale (8% contro 13%), mentre il commercio e gli altri servizi si attestano al 76%, a fronte del 69% provinciale.

In particolare, l'area di Gioia Tauro presenta una dotazione molto elevata con riferimento al composito settore che comprende tutti i servizi diversi dal commercio (oltre il 49% degli addetti, contro il 35% medio provinciale), attività peraltro molto differenziate tra loro.

Negli ultimi anni si riscontra un'apprezzabile crescita del numero complessivo di addetti e di dipendenti (+16% in entrambi i casi). Si tratta di una dinamica nettamente superiore alla media provinciale (+11% gli addetti, +6% i dipendenti) che sembra segnalare - almeno in prima approssimazione e sulla base di questi dati molto generali - una buona vitalità dell'area.

Nelle 3 aree industriali adiacenti al Porto sono insediate 74 aziende di dimensione variabile ma quasi esclusivamente classificabili come PMI.

Le aziende attualmente insediata nelle aree industriali di Gioia Tauro, San Ferdinando e Rosarno sono di seguito elencate.

Aziende insediate nelle aree industriali adiacenti il porto

RAGIONE GIURIDICA	ATTIVITA'	DIPENDENTI
1. ATLANTE	COSTRUZIONE PIATTAFORME ECOLOGICHE	100
2. ALL SERVICES	SERVIZI PORTUALI	ND
3. ALLERA COSTRUZIONI	ND	ND
4. ASTER CONSULT	PRODUZIONE E MONTAGGIO CASE MOBILI	15
5. ATLANTE	ND	ND
6. AUGIMERI	PRODUZIONE OSSIGENO TERAPEUTICO	12
7. AUTORITA' PORTUALE	AUTORITA' PORTUALE	ND
8. AZZURRINA	PRODUZIONE BEVANDE ANALCOLICHE	63
9. BIMARE FRUTTA	MOVIMENTAZIONE, STOCCAGGIO E COMMERCIALIZZAZIONE ALIMENTI	ND
10. BLG	MOVIMENTAZIONE E LOGISTICA AUTOMOTIVE	ND
11. CALABRIA AGRUMI S.A.S.	ND	ND
12. CARONTE & TOURIST	LOGISTICA	ND
13. CLM	DEPOSITO E MOVIMENTO MERCI	10
14. CO.ME.CA	CARPENTERIA METALLICA	21
15. CON.AS.C.O.	IMBOTTIGLIAMENTO E COMMERCIO OLIO DI OLIVA	40
16. D.G.P. S.R.L. DI PISANO PAOLO	ND	ND
17. DE MASI COSTRUZIONI	COSTRUZIONE MACCHINE AGRICOLE	30
18. DELIA SUD COFANI	PRODUZIONE MANUFATTI IN LEGNO	
19. DOC MARKET'S	COMMERCIO ALL'INGROSSO PRODOTTI FOOD E NON FOOD	ND
20. DOORS & WINDOWS	PRODUZIONE INFISSI, PARQUET, VETRI ISOLANTI	70
21. ECOLOGIA OGGI	SERVIZI AMBIENTALI	ND
22. ECOSERVIZI	FABBRICAZIONE STRUTTURE METALLICHE	ND
23. EDILMAG	COSTRUZIONI, PRODUZIONE CALCESTRUZZI	29
24. EKOTEM SRL	PRODUZIONE FORMATI MATERIE PLASTICHE	25
25. EURMED SRL	AGENZIA DI TRASPORTO	58
26. EUROPEAN VISION	PRODUZIONE LENTI OFTALMICHE	3
27. EUROPLAST	PRODUZIONE CONTENITORI PLASTICI	ND
28. EUROTRANSIT S.R.L.	ND	
29. F.C.IMMOBILIARE	TRASPORTI E SPEDIZIONI INTERNAZIONALI, LOGISTICA E DEPOSITI	18
30. FINCEDI CALABRIA	DISTRIBUZIONE PRODOTTI FOOD E NON FOOD	50
31. FORTEBRACCIO PATRIZIA	ND	ND

Piano di Azione per lo Sviluppo dell'Area di Gioia Tauro

32. GA.RI.	DISTRIBUZIONE CARBURANTI	10
33. GICOS IMPORT -EXPORT SRL	DEPOSITO E MOVIMENTO MERCI	47
34. GIOIA SUCCHI	PRODUZIONE E TRATTAMENTO SUCCHI AGRUMI	ND
35. GUINICELLI	MAGAZZINO CUSTODIA E DEPOSITO CONTO TERZI	1
36. IAM	ND	ND
37. IL CORRIERE GROUP	ATTIVITA' LOGISTICA	11
38. INDUSTRIE SICMA	PRODUZIONE MOBILI IN LEGNO	39
39. INVECO	PRODUZIONE MANUFATTI IN ALLUMINIO PER L'EDILIZIA	24
40. L.E.M.	IMPIANTI DISTRIBUZIONE CARBURANTI	3
41. LEGNELITE	PRODUZIONE MOBILI IN LEGNO	10
42. LOCAT	GESTIONE DI MAGAZZINAGGIO FRIGORIFERI	ND
43. LP EDILIZIA INDUSTRIALIZZATA	PRODUZIONE PROFILATI IN ALLUMINIO	10
44. L'ULIVO	PRODUZIONE SPEZIE E CONDIMENTI	10
45. M.C.T.	CONCESSIONARIO TERMINAL	ND
46. MEDMETAL	FABBRICAZIONE CISTERNE E SERBATOI	5
47. METALMECCANICHE	PRODUZIONE STRUTTURE METALLICHE	ND
48. MI.TI.FORM. SRL	PRODUZIONE TERMOFORNITURE PLASTICHE	30
49. MODUL SYSTEM	PRODUZIONE MODULI A STRISCIA CONTINUA	ND
50. MORABITO PIETRO	PRODUZIONE SPEZIE E CONDIMENTI	15
51. MORABITO PIETRO S (AMPL.)	PRODUZIONE SPEZIE E CONDIMENTI	15
52. NATURAGEL	ND	ND
53. P.M.C.	PRODUZIONE PUNTI METALLICI	21
54. PAN NOVA	PRODUZIONE PRODOTTI DA FORNO	18
55. POLISTIROLO	PRODUZIONE LASTRE, TUBI E FOGLI IN PLASTICA	12
56. PREFABRIKA	PRODUZIONE PREFABBRICATI IN CALCESTRUZZO	ND
57. PROGETTO SUD	PRODUZIONE CARTELLONISTICA E SEGNALETICA	10
58. PUNTO UNO INGROSS	ND	18
59. R.G.S.	RIPARAZIONE CONTAINERS REFEED E NON	18
60. RADIPLAST	PRODUZIONE E RIGENERAZIONE MATERIE PLASTICHE	22
61. RETI ELETTROSALDATE	PRODUZIONE STRUTTURE METALLICHE	13
62. RIZZO ANTONIO	PRODUZIONE MOBILI IN LEGNO	17
63. RTR RAINBOW	SERVIZI PORTUALI	ND
64. S.I.A.M.	PRODUZIONE DERIVATI AGRUMI	1
65. SAC	PRODUZIONE MOBILI IN LEGNO	19
66. SANGIORGIO	LAVORAZIONE DELLA PIETRA E DEL MARMO	ND
67. SEA WORK	SERVIZI PORTUALI	ND
68. TEC.AL.CO	TRAFILATURA METALLI	ND
69. TECNOCLIMA	MAGAZZINI FRIGORIFERI	ND

Piano Attuativo - Legge regionale 23 dicembre 2011, n. 47 – Articolo 47

Dipartimento Attività Produttive

Settore 1 – Industria Commercio Artigianato

70. TEKNO CISALL	PRODUZIONE SERRAMENTI E INFISSI IN LEGNO E PVC	20
71. VIBOLABELS	PRODUZIONE ETICHETTE E PREZZATICI	11
72. WOODLINE INTERNATIONAL	SEMILAVORATI E MANUFATTI IN LEGNO	22
73. ZEN MARINE	RIPARAZIONE NAVI E IMBARCAZIONI	95
74. ZINCAL	LAVORAZIONE METALLI	ND
		1.091

Il manifatturiero (con una importante presenza di operatori del legno) e la logistica industriale rappresentano i settori più significativi, contando circa il 37% delle aziende insediate. A seguire l'agroindustria, con la presenza di importanti realtà operanti nella valorizzazione delle produzioni regionali, la chimica (prevalentemente plastica) e il metalmeccanico.

SETTORE	NUMERO
MANIFATTURIERO	15
LOGISTICA	12
ALIMENTARE	10
CHIMICA	10
METALMECCANICO	10
SERVIZI PORTUALI	6
COMMERCIO	4
AMBIENTE	2
ND	5
Totale complessivo	74

1.2 Strutture, operatori e attività logistiche e portuali

Il porto di Gioia Tauro è localizzato nel cuore del Mediterraneo. La sua posizione è contemporaneamente l'estremo punto della terra ferma Europea e baricentro del bacino acqueo mediterraneo.

La sua localizzazione determina molteplici potenzialità di uso:

- funziona da hub per il trasferimento merci dai vettori transoceanici ai vettori mediterranei (transshipment);
- assicura il transito terra-mare dall'Europa ai Paesi della sponda meridionale del Mediterraneo (landbridge);
- è il luogo di approdo di merci di notevoli volumi.

La distanza limitata dalla rotta Suez - Gibilterra ed oltre 120 connessioni (di cui 60 nel Mediterraneo) fanno di Gioia Tauro uno snodo chiave per il traffico contenitori: Gioia

Tauro è, infatti, sulla linea più breve fra Suez e Gibilterra e, a parte Malta, è al centro del Mediterraneo, in altri termini, è geograficamente ideale per le attività di transhipment.

Porto Said, allo sbocco del canale di Suez, da Gioia Tauro dista 958 miglia, Gibilterra ne dista 1.040 e l'intera tratta Porto Said -Gioia Tauro- Gibilterra sono 1.998 miglia: queste cifre sono alla base di qualsiasi calcolo per la scelta di un porto rispetto ad un altro. Se le distanze si allungano, diminuiscono, di conseguenza, le convenienze economiche e di tempo: Porto Said – Genova, ad esempio, sono miglia 1.422 e Porto Said -Genova- Gibilterra sono miglia 2.290; in questo caso c'è una differenza di solo 292. Questa equivale a 12 ore di navigazione in più da Genova con una nave con 24 nodi di velocità mentre con 21 nodi la differenza è di 14 ore di navigazione.

La posizione geografica, unita alle dotazioni infrastrutturali e tecnologiche, di fatto consegna a Gioia Tauro il primato di principale snodo del Mediterraneo rispetto alle rotte prioritarie del traffico marittimo delle navi mother che attraversano Suez e Gibilterra.

Questo binomio, infrastrutturale e logistico, rappresenta tuttora un elemento di vantaggio rilevante, pur nel mutato scenario competitivo dei porti mediterranei di transhipment che porterà verosimilmente ad una redistribuzione geografica di questo tipo di traffici.

Dal punto di vista dei collegamenti logistici stradali e ferroviari, il Porto è servito dal sistema stradale composto dalla statale 18 e dall'autostrada A3 (Salerno - Reggio Calabria), collegata tramite un raccordo tangenziale. L'accesso alla rete ferroviaria avviene tramite la stazione di Rosarno, dalla quale si è arrivati a inoltrare fino a 20 treni blocco settimanali programmati per gli scali intermodali di Nola (Napoli), Bari, Frosinone, Padova, Melzo (Milano), Bologna e La Spezia, per poi nel 2008, a causa della continua perdita di competitività del sistema ferroviario rispetto a quello stradale, si è arrivati alla quasi totale annullamento delle attività via treno. Nel mese di Marzo è stato avviato un servizio sperimentale che collega Gioia Tauro, Bari e Bologna.

Il Porto si sviluppa su un territorio di ca. 7 milioni di mq (incluso lo specchio d'acqua) suddiviso in:

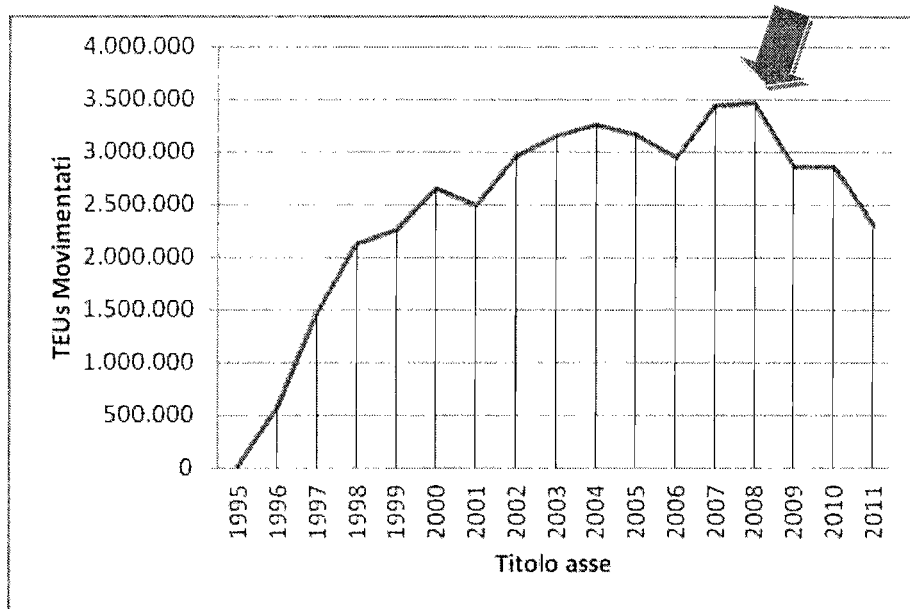
- Zona Portuale di ca. 3,2 milioni di mq
- 1°Area industriale ASI di ca. 0,6 milioni di mq
- 2°Area industriale ASI di ca. 3 milioni di mq

Entro i confini dell'area demaniale sono insediate:

- Due attività terminalistiche (Medcenter Container Terminal e ICO BLG Automobile Logistic Italia)
- Aziende di servizi logistici (Universal Services, International Shipping, Innovazione Logistica, Sea Work Service)
- Aziende di servizi accessori (Sicurcenter, Sogemar, Coopmar, RGS, Europol, CRGT, Cold Global Service)

- L'Autorità Portuale, la Capitaneria di Porto, le Dogane, la Guardia di Finanza, la Polizia, i Carabinieri, i Vigili del Fuoco e la Sanità marittima.

L'avvio operativo del porto è avvenuto nel 1995 e ha assunto fin da subito un ruolo importantissimo tanto che già dopo 3 anni movimentava oltre 2 milioni di container/anno.



Dal 2008 in poi il Porto di Gioia Tauro ha evidenziato segnali di perdita di competitività, dovuti sia all'apertura di nuovi porti che presentano vantaggi logistici assimilabili, sia a una serie di altri fenomeni legati a fattori economici e sociali del territorio.

Tale fenomeno è anche riconducibile, secondo i dati Eurostat relativi ai trasporti marittimi (in container), al fatto che l'Italia nel 2001 copriva una quota del 15,22% dei volumi complessivamente movimentati dall'Unione Europea a 15 nazioni, lontana dal primo posto tedesco (20,32%), ma appena a ridosso di Spagna e Olanda (16,06% e 16,02%), rispettivamente seconda e terza. Nel 2010 la percentuale italiana nell'Ue a 27 è scesa al 10,53%, superata in classifica da quella belga (12,85%) e sempre più distante da quelle tedesche, spagnole e olandesi (rispettivamente 17,46%, 15,49% e 15%). Del resto, considerando i valori assoluti del decennio, si nota come il tasso di crescita dei volumi movimentati in Italia sia stato fra i più scarsi, almeno nei paesi principali: 34,9% contro il 67,6% tedesco, l'88,6% spagnolo, l'82,1 olandese e il 192,6% belga (Anversa negli ultimi dieci anni è tornata ad essere uno dei maggiori porti continentali); persino

la Francia ha attinto qualcosa (42% la crescita nel decennio), mentre peggio ha fatto solo la Grecia (-18,9%).

Questi dati, analizzando le statistiche di Assoport (l'associazione che raggruppa 40 porti nazionali, fra cui 23 dei 24 amministrati da Autorità Portuali), fanno il paio con gli andamenti dei principali porti di transhipment del Mediterraneo: a fronte del crollo degli italiani (e della spagnola Algeciras e del Pireo), Malta (Marsaxlokk) e i porti nordafricani di trasbordo (Port Said e Tanger-Med, che addirittura cinque anni fa non esisteva quasi) hanno conosciuto nell'ultimo lustro un vero e proprio boom. Questo perché sulla sponda sud del Mediterraneo i grandi operatori terminalistici internazionali (dalla danese Apm Terminals alla tedesca Eurokai) hanno potuto con relativa facilità burocratica e tecnica (data la diversa urbanizzazione costiera rispetto all'Europa) fare investimenti enormi e beneficiare di costi fiscali e di manodopera imparagonabili a quelli europei.

Se per quanto riguarda il transhipment le ragioni della predilezione da parte dei grandi investitori internazionali della sponda sud del Mediterraneo a sfavore di quella europea (Italia in primis, ma Algeciras e Pireo dimostrano che la dinamica è comune all'Ue) sono chiare – in estrema sintesi: facilità (tempistica, burocratica e tecnica) degli investimenti, inferiori costi fiscali e del lavoro – più complesso è stabilire perché, neppure per quel che concerne gli scali gateway, i porti italiani abbiano saputo tenere il passo dei competitor mediterranei e nordeuropei, pur essendo evidente il vantaggio geografico di poter garantire meno giorni di navigazione.

Circa il 96% dei traffici di Gioia Tauro è 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.

Il principale asset cui fa leva il Porto di Gioia Tauro è riconducibile, come già sottolineato, alla sua posizione baricentrica nel Mediterraneo rispetto alle rotte da/per l'Estremo Oriente. Questo vantaggio logistico ha generato un network (che si è consolidato nel tempo) di collegamenti intercontinentali e regionali (via mare e via terra) che, seppur facilitati da dotazioni infrastrutturali e da un retroporto ampio e funzionale, non sono stati in grado di far evolvere il ruolo del porto da hub di transhipment a piattaforma logistica nel Mediterraneo (Gateway).

Fra le motivazioni alla base di questa condizione di staticità sono da considerare alcuni fattori critici legati alle aspettative delle compagnie marittime che operano su rotte oceaniche ed utilizzano il Mar Mediterraneo come ponte per gli scambi tra oriente e occidente, le quali concentreranno i loro servizi diretti sui porti in grado di:

- assorbire grandi quantità di merce;
- 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.

Seppur Gioia Tauro riesca ancora a mantenere un vantaggio competitivo, è prioritario, per assicurare lo sviluppo del Terminal nel lungo periodo, non limitarne l'attività soltanto a funzioni a basso valore aggiunto (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).

Tali dotazioni consentirebbero di presidiare efficacemente non solo un sistema d'offerta basato sul transhipment, settore peraltro difficile rispetto ai nuovi scenari internazionali.

Secondo la stima di Fairplay, infatti, a livello globale il traffico contenitori nel 2010 si è attestato intorno ai 115 milioni di TEU, con una crescita dell'11,7% rispetto ai 103 milioni movimentati nel 2009 e con una previsione di incremento medio, per anno, nei prossimi cinque anni, del 6,3%. Anche nel 2010, come in precedenza, il continente asiatico si è confermato in pole position, con oltre 30 milioni di contenitori movimentati da e per i suoi porti, detenendo il 26,1% del mercato complessivo.

In Europa, nel 2010, il traffico contenitori è stato pari a 70 milioni di TEU, in crescita del 18,6% rispetto ai 59 milioni movimentati nel 2009. In Italia, invece, nel 2010 si sono

registrati traffici pari a 9,8 milioni di TEU, in aumento del 3,1% rispetto al 2009. Una media decisamente più bassa rispetto all'Europa. Genova, il principale porto italiano, ha però avuto un ritmo di crescita a due cifre, arrivando a registrare, a fine 2010, un +14,7% per il traffico contenitori.

La ricerca di Deutsche Bank fa previsioni, a livello mondiale, ancora più ottimistiche di Fairplay. Prefigura, nel 2011, una crescita della movimentazione di container del 7% e una media di +7-8% l'anno fino al 2015.

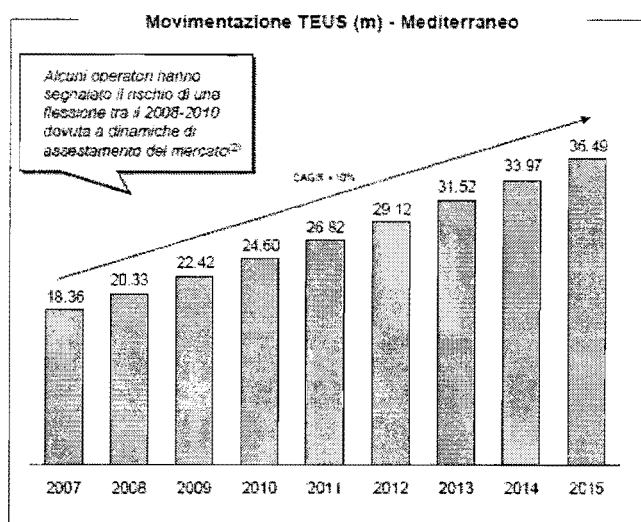
Sulle ottimistiche previsioni del mercato, con un orizzonte ai prossimi 4-5 anni, si inseriscono le ipoteche legate alla situazione in Nord Africa e Medio Oriente, unite alle incognite dell'incidente nucleare in Giappone che potrà provocare allerte radioattive su container provenienti da porti giapponesi e cinesi.

Il generale ottimismo registrato tra la fine del 2010 e il primo mese del 2011, risente oggi di più caute valutazioni dovute alla delicatissima situazione che si registra in Nord Africa, le cui evoluzioni potrebbero modificare e condizionare, in modo rilevante, la geografia logistica nel Mediterraneo e nel mondo. Nel 2009, infatti, il volume d'affari legato all'interscambio dell'Europa a 17 e i Paesi Nordafricani (Algeria, Egitto, Libia, Marocco e Tunisia) è stato pari a circa 209 miliardi di dollari, ossia il 4% del volume complessivo degli scambi commerciali dell'Ue a 17.

Riguardo al Giappone, poi, sono prevedibili allerte di tipo sanitario con controlli radiometrici su container in arrivo dal Giappone e dalla Cina.

A tendere, quindi, il mercato del transhipment continuerà a crescere ad un tasso CAGR (Compound annual growth rate, tasso annuale di crescita del settore) del 10%. I fattori alla base dell'incremento indicato sono:

- Crescita dei consumi nel Mar Nero, Mediterraneo ed Europa continentale
- Continua crescita delle produzioni industriali delocalizzate nell'Estremo Oriente
- Diffusione della modalità hub –and –spoke con utilizzo di grandi navi madri sulle rotte principali e con crescita a cascata del “relay transhipment” per servire i porti minori



C'è da sottolineare, comunque, dei distinguo in queste affermazioni:

- I principali porti "gateway" italiani (Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Venezia, Trieste) quelli cioè di destinazione "finale", in cui le merci vengono sbarcate definitivamente a terra perché giunte a destino o per proseguire il viaggio via terra, hanno registrato in generale negli ultimi cinque anni valori stabili o una crescita molto lenta dei volumi movimentati.
- I principali porti "transhipment" (Gioia Tauro , Taranto , Cagliari), dove i container giungono su navi portacontainer transoceaniche vengono scaricati e ricaricati su navi più piccole per raggiungere i porti minori, hanno presentato risultati negativi.

Le origini progettuali del porto di Gioia Tauro sono riportabili all'inizio degli anni settanta quando l'area costiera della Piana di Gioia Tauro, tradizionalmente coltivata ad agrumi e ad oliveti, venne designata come sito adatto ospitare il porto del progettato polo siderurgico di Reggio Calabria con l'obiettivo di costituire il quinto centro siderurgico italiano (Pacchetto Colombo).

Nel 1993 è stata affidata in concessione cinquantennale la realizzazione e la gestione del Terminal di Gioia Tauro alla società MCT – Medcenter Container Terminal S.p.A. che fa parte del Gruppo Contship Italia S.p.A. che, a sua volta, fa parte del Gruppo Eurogate, con sede in Germania.

Oggi il Porto presenta una configurazione a canale con una superficie dello specchio acqueo interno di 180 ettari. Può contare su oltre 148 ettari di piazzali dedicati allo stoccaggio dei container (in concessione a MCT SpA), cui si aggiungono altri 18 ettari per le auto, per una lunghezza complessiva di banchine che nel porto supera i 5.000

metri lineari (3.391 a levante, 384 lato nord e 920 a ponente) , di cui 400 ad alti fondali.

Dati gli spazi attualmente in concessione e la possibilità di attivare un modello operativo intensivo con impiego di gru RTG, il terminal ha una capacità di circa 6 –6.2 milioni di TEU e di 5.500 automobili equivalenti che generano un flusso annuale di 75.000 automezzi. Tali dati, a fronte dell'ultimazione di alcune opere in corso, potranno aumentare grazie agli interventi di razionalizzazione e ampliamento dell'area portuale.

Il terminal è in grado di accogliere navi madri Post Panamax e le Super Post Panamax da oltre 10.000 TEU, che caratterizzano la nuova generazione di navi portacontenitori, grazie soprattutto alla banchina alti fondali.

La dotazione di gru di banchina del tipo Super-Post-Panamax consente di operare sulle navi più larghe da 11/14.000 TEU. Le gru sono in grado di sollevare contemporaneamente 2 contenitori da 20 piedi (equivalenti a 4 TEU) ed hanno uno sbraccio a mare di 62 metri. Un TEU (Twenty-feet Equivalent Unit) è pari ad un container di lunghezza standard di 20 piedi.

Attraverso l'Accordo di Programma Quadro per il polo logistico intermodale di Gioia Tauro si prevede un investimento di oltre 450 milioni di euro per la realizzazione di interventi nell'area e su parte del territorio della regione Calabria. La cifra originaria era di 163,3 milioni di euro e, successivamente, la Regione con la Commissione europea, il Ministero delle Infrastrutture con l'apporto di Rfi, ha messo in cantiere un ulteriore investimento, originariamente non previsto, di 296 milioni di euro.

Le opere previste dall'accordo riguardano lavori di consolidamento dei fondali del canale portuale di Gioia Tauro e di adeguamento delle banchine; la realizzazione di capannoni e reti elettriche nell'area portuale; adeguamenti di tratti di banchine e la realizzazione del nuovo terminal intermodale; un sistema di incentivi per le imprese del polo logistico intermodale che riguardano anche l'efficienza energetica e l'uso delle fonti rinnovabili; la creazione di un centro servizi e accoglienza ai marittimi; infrastrutture di ricerca e laboratori, servizi di telecomunicazione a banda larga.

Ci sono poi una serie di opere a carattere ferroviario che riguardano l'ammodernamento del collegamento ferroviario Gioia Tauro-Taranto-Bari, l'adeguamento della linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria, la ricostruzione della galleria Coreca, la costruzione di una nuova sottostazione elettrica a Vibo e strutture tecnologiche a Lamezia Terme.

L'APQ si sviluppa su tre obiettivi principali:

- "Preservare la Leadership nel Transhipment" sarà attuata 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
- "Realizzare un Sistema Intermodale Eccellente" sarà realizzata 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
 - "Creare le condizioni per l'insediamento di grandi Operatori Logistici/Industriali Nazionali ed Internazionali" sarà 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

In estrema sintesi, gli investimenti previsti riguardano:

- Assicurare la difesa della stabilità del transhipment, attraverso l'ampliamento della capacità portuale, quale elemento di equilibrio del sistema. La forza e la costanza dei traffici non devono avere andamenti sinusoidali, ma essere solide fondamenta su cui costruire gli altri percorsi di crescita e sviluppo.
- Realizzare un gateway ferroviario per collegare il porto ai principali nodi di scambio del paese.
- Realizzare un secondo canale portuale e banchina sud al fine di dedicare ampi spazi alle merci soggette a "trattamento in loco" e sempre nel rispetto della vocazione di transhipment del porto.
- Realizzare una rete di depositi doganali nella seconda zona industriale (in fase di progettazione dall'ASI di Reggio Calabria).
- Realizzare la piattaforma logistica, volta a favorire un processo di delocalizzazione produttiva ed il conseguente aumento di lavoro qualificato.
- Attuare azioni di marketing territoriale, al fine di incentivare l'attrazione di investimenti nell'area.
- Realizzare il rigassificatore, capace di coprire a regime circa l'11% del fabbisogno nazionale di gas. Ad esso, inoltre, è collegata una catena del freddo a costo zero (piastra del freddo) che, puntando sui prodotti agricoli, motore trainante del tessuto produttivo calabrese, consentirà la loro conservazione e successiva commercializzazione, anche fuori stagione.

Le possibili ricadute per il territorio regionale derivanti dall'attuazione del Piano sarebbero dovute essere le seguenti:

- l'afflusso di un numero sempre più elevato di container, parte dei quali da instradare, tramite la ferrovia, verso le destinazioni finali, avrebbe comportato, in regime di federalismo fiscale, introiti consistenti per la Regione a seguito dello sdoganamento di una parte delle merci.
- l'attrazione degli investimenti esteri (con l'assistenza di Invitalia) avrebbe dovuto attivare un processo di delocalizzazione produttiva all'interno del nuovo polo logistico da cui sarebbero derivati sia lo sviluppo dei servizi accessori e la

conseguente crescita dell'indotto, che l'aumento di lavoro, anche altamente qualificato;

- attraverso la costruzione dell'impianto di rigassificazione (che coprirebbe a regime circa l'11% del fabbisogno nazionale), si realizzerebbero mille posti di lavoro (di cantiere e diretti, senza contare l'indotto), si accelererebbe il processo di attrazione di investimenti esteri grazie all'uso gratuito del freddo (frigorie sprigionate dalla trasformazione del gas da liquido a solido) da parte delle imprese interessate e si genererebbe un alto beneficio socio-economico nei confronti degli Enti Locali, delle Strutture Pubbliche di servizio e della stessa popolazione ricadente nel territorio della Piana.

1.3 Analisi SWOT

<u>Punti di forza</u>	<u>Punti di debolezza</u>
<ul style="list-style-type: none"> - La posizione geografica è il fattore principale che spinge a considerare il Porto come una Piattaforma logistica teoricamente legata fino al Sud Europa - La gestione è affidata ad operatori internazionali che vantano posizioni consolidate all'interno dei network distributivi - Disponibilità di ampi spazi retroportuali sfruttabili per insediamenti logistici - Forte commitment politico orientato a favorire la creazione di un polo logistico regionale, destinando risorse ad interventi che migliorino globalmente l'offerta, promuovendo maggiormente lo short sea (ro-ro e autostrade del mare), sviluppando un'offerta integrata e intermodale all'interno dei grandi assi/corridoi strategici 	<ul style="list-style-type: none"> - L'assenza di un retro-territorio consistentemente produttivo che consenta di posizionare il porto come regional port - Connessioni con le altre reti di trasporto, che penalizzano l'integrazione mare-terra - La mancanza di connessione ferroviaria pregiudica lo sviluppo dell'area retro portuale - Le condizioni strutturali della tratta ferroviaria regionale che, fino a Paola, presenta vincoli strutturali rilevanti per il trasporto dei container - Scarsa autonomia finanziaria e decisionale dell'Autorità Portuale, organo deputato alla gestione e alla programmazione delle attività nel porto - Dimensioni ridotte, addirittura inesistenti sul territorio regionale, di porti e altri hub logistici che potrebbero alimentare Gioia Tauro con carichi adeguati ad assicurare

	l'adeguata competitività nei costi
<p><u>Opportunità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Possibilità di apertura del mercato in particolare agli operatori di mercati in forte crescita (Cina, India, ecc.) - Favorire la costituzione di enti "one stop" che riducano il numero di attori della filiera logistica (compagnia di navigazione, terminalista marittimo, spedizioniere, manovratore ferroviario, terminalista ferroviario, trazionista ferroviario, nelle aree portuali e retroportuali), con l'obiettivo di avere un controllo più diretto di tutta la catena in favore di tempi più rapidi e gestione unitaria per l'unitarietà degli interessi - L'utilizzo del porto per merci destinate a mercati italiani con ampliamento dei servizi transshipment ai servizi RO-RO - Potenziamento delle Autostrade del Mare, che già coinvolgono ampiamente i porti siciliani e i porti di Napoli e di Salerno - Maggiore coordinamento tra le diverse Autorità Portuali per la promozione comune del sistema portuale facendo emergere le potenzialità legate alla specializzazione e agli elementi di eccellenza posseduti 	<p><u>Minacce</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Concorrenza tra porti con legislazioni fiscali e del lavoro molto differenti - L'aumento dei costi del trasporto terrestre, derivante dall'aumento del costo dei carburanti e dall'inasprimento dei pedaggi - Evoluzione del mercato dello shipping, ad esempio, le dimensioni delle navi richiedono adeguamenti infrastrutturali rapidi e onerosi o i cambiamenti in atto tra i grandi gruppi armatoriali cioè fusioni e acquisizioni che potrebbero spostare i baricentri operativi dei network - Vincoli ambientali - Legalità e sicurezza del territorio

1.4 Conclusioni

Il porto di Gioia Tauro è specializzato sul transshipment (96% del volume di attività). Tale aspetto presenta luci e ombre: da un lato attesta il presidio di alcuni fattori critici di successo dell'infrastruttura (posizione geografica, dotazioni infrastrutturali per le grandi navi), difficilmente eguagliabili nel breve e medio periodo dai porti concorrenti

come Tangeri, Porto Said o Malta; dall'altro grossi limiti, soprattutto in termini di crescita, derivanti da una scarsa capacità competitiva in termini di costo del lavoro.

Solo il 4% dei container movimentati sono poi destinati ad una successiva movimentazione via terra. Questo dato è in forte controtendenza con le tendenze del mercato, dove la percentuale di movimentazione integrata con il trasporto via ferro è consistentemente più elevata. Tale aspetto deriva da gravi deficienze infrastrutturali della rete ferroviaria regionale che si presenta obsoleta e poco adatta alla movimentazione di grossi e pesanti container, se non a danno dei tempi di trasferimento e dei costi di movimentazione.

Questi fattori, unitamente ad un altrettanto rilevante deficit connesso al trasporto su gomma derivante dal processo in corso di ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, confinano l'operatività del Porto alle attività di mero transshipment.

Tracciare un percorso di rinnovamento, in questo scenario, significa cogliere sfumature e dettagli che, nel medio periodo, dovrebbero riconfigurare un sistema d'offerta basato sulle seguenti milestones:

Dal lato Hub transshipment:

- allineamento della produttività oraria a quella dei porti concorrenti
- compensare il maggior costo del lavoro aumentando il valore aggiunto dei servizi portuali e di facilitazione dell'accesso alle strutture di movimentazione
- orientare gli investimenti infrastrutturali per posizionare l'offerta di GIT verso la sempre più numerosa flotta delle grandi navi (Super Post Panamax)

Dal lato Regional Port:

- favorire l'insediamento di aziende a forte impatto logistico-distributivo nelle aree industriali adiacenti al porto (e oltre) al fine di aumentare i volumi di merce da distribuire tramite un sistema logistico integrato di prossimità
- integrare il sistema logistico ferroviario di prossimità al fine di compensare i maggiori costi derivanti dal trasporto su gomma e costituirne una valida e economica alternativa per il sistema produttivo regionale
- aumentare gradualmente l'area di gravitazione portuale estendendola ai sistemi produttivi dei territori limitrofi

Dal lato Gateway:

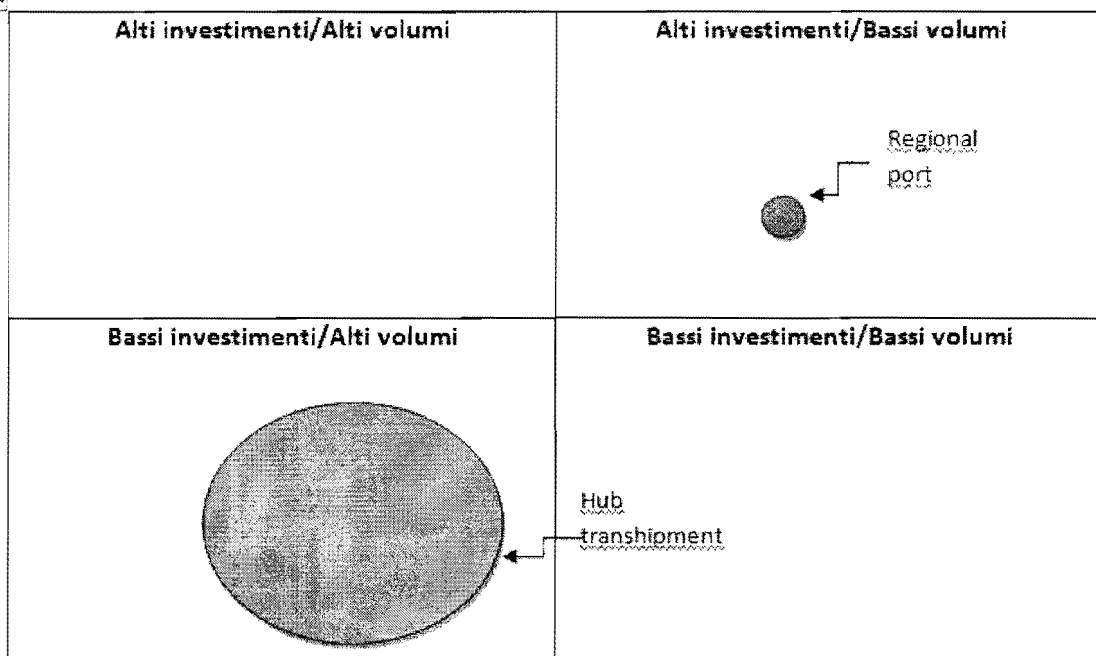
- integrare efficacemente il sistema logistico portuale agli altri sistemi logistici via terra (ferro e gomma) assicurando il presidio dei mercati di consumo attraverso sinergie localizzative con grandi operatori strutturati della distribuzione

- investire e consolidare, sia da un punto di vista tecnico che commerciale, piattaforme specialistiche ed impianti tecnologici e informativi ad alto valore aggiunto che consentano lo sfruttamento di economie di scopo per gli operatori economici nazionali e internazionali consentendo l'outsourcing di processi primari e di supporto che assicurino, sempre e comunque, continuità tecnica e informativa lungo il ciclo logistico integrato delle merci.

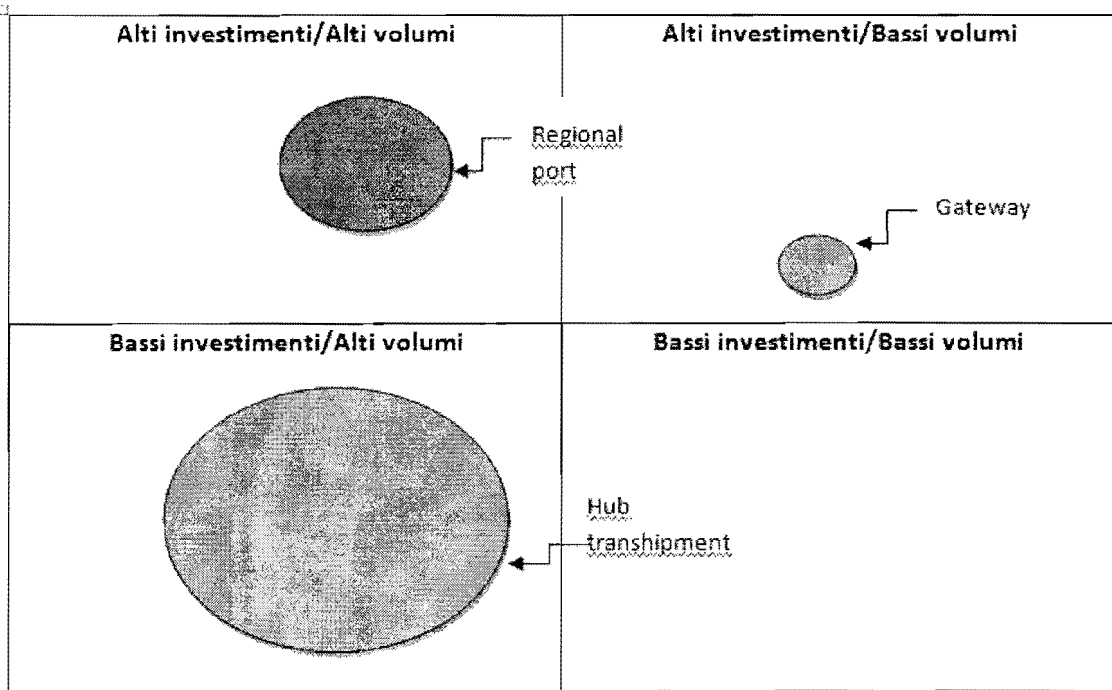
Queste direttrici di intervento, alle quali l'APQ Polo Logistico Integrato fa anche riferimento, consentirebbero non di spostare radicalmente il posizionamento del Terminal da hub transshipment a gateway, ma di recuperare aree di produttività attualmente non espresse riconfigurando il sistema d'offerta che si sviluppa lungo le seguenti direttrici:

- consolidare il ruolo di hub transshipment, potenziando le sue capacità di movimentazione sulle grandi navi;
- integrare attività connesse al ruolo di regional port e di gateway, orientando gli investimenti verso sistemi di facilitazione logistica e intermodalità, di accesso ai servizi, di outsourcing;
- riconfigurare, recuperando e mantenendo gli attuali volumi di movimentazione, il sistema d'offerta da mero transshipment a sistema integrato transshipment-regional-gateway, aumentando gradualmente l'effort destinato alle aree di sviluppo secondo una logica di portafoglio

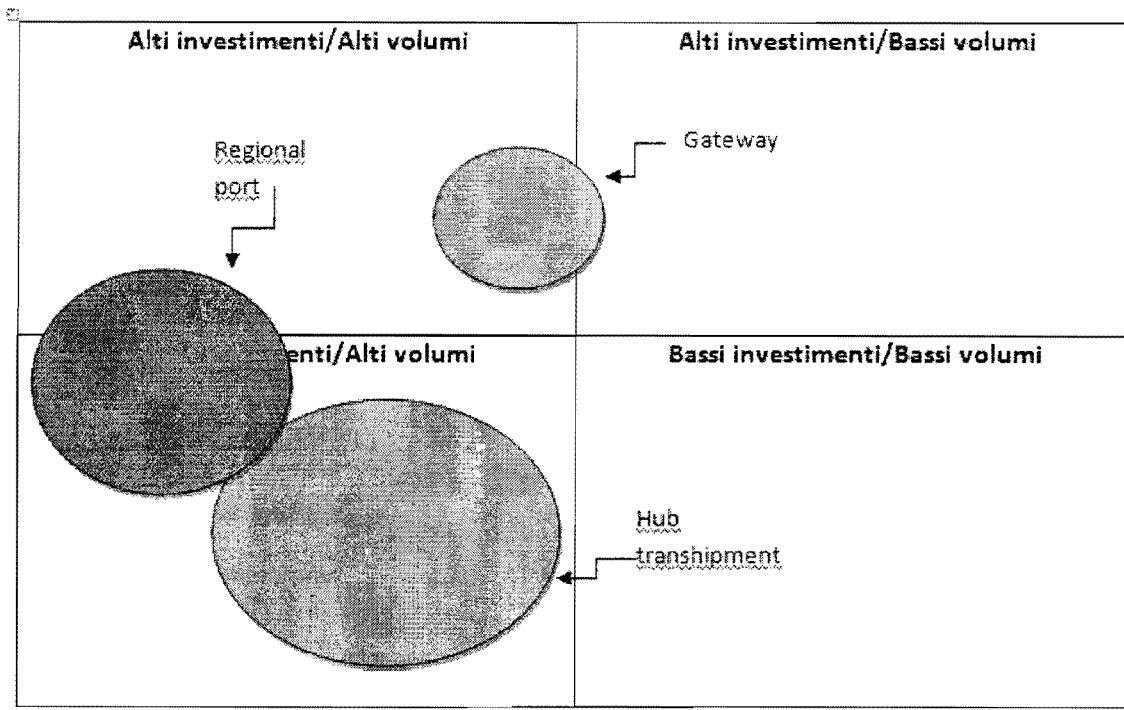
MATRICE DI PORTAFOGLIO - OGGI



MATRICE DI PORTAFOGLIO – A 3 ANNI



MATRICE DI PORTAFOGLIO – A 5 ANNI



L'attuazione di questo percorso consentirà uno sviluppo integrato dell'area, che mantenendo e consolidando gli asset attuali ne svilupperà di nuovi a beneficio dello sviluppo economico e produttivo di tutto il territorio dell'area di Gioia Tauro.

Le risorse della Legge regionale 23 dicembre 2011, n. 47 – Articolo 47 unitamente a quelle previste dall'APQ rappresentano, in questo scenario, un passo importante nell'attuazione del percorso disegnato, volto a diversificare il sistema d'offerta portuale attraverso l'attuazione di investimenti che valorizzano il sistema d'offerta territoriale, quale volano per la valorizzazione degli asset disponibili e la crescita di quelli potenziali.

2. Obiettivi e strategia d'azione

2.1 Obiettivi e priorità d'intervento

Il Piano di Azione si propone di contribuire – in coerenza con quanto previsto dalla Programmazione Regionale Unitaria 2007-2013 – al rafforzamento e allo sviluppo del sistema imprenditoriale e portuale dell'Area di Gioia Tauro.

In tale direzione, anche al fine di far fronte alle criticità e rafforzare le potenzialità schematizzate nell'analisi di contesto, il Piano intende perseguire prioritariamente i seguenti obiettivi specifici:

- Potenziamento delle strutture imprenditoriali manifatturiere, logistiche e degli altri servizi che operano nel territorio di riferimento, favorendo le interconnessioni produttive e commerciali tra le aziende, in un'ottica di filiera e di sistema;
- Diversificazione delle modalità di trasporto terrestre delle merci da e verso l'Area, rafforzando le strutture e i servizi logistici connessi al trasporto ferroviario;
- Accrescimento dei servizi portuali, al fine di rendere lo scalo maggiormente competitivo e accessibile per le imprese della logistica e dei trasporti.

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi sarà realizzato promuovendo:

- strumenti di incentivazione destinati al sistema imprenditoriale, al fine di dotare le imprese degli asset necessari per meglio affrontare la sfavorevole congiuntura economica e le sfide che i mercati vasti impongono;
- efficaci meccanismi di sostegno finanziario alle imprese logistiche, allo scopo di offrire alle aziende servizi di trasporto che privilegino la rete ferroviaria a scapito di quella stradale;
- la concessione di finanziamenti all'Autorità portuale a supporto del conseguimento degli obiettivi istituzionali e il rafforzamento dei servizi destinati alle imprese.

Nello specifico, la concreta attuazione delle finalità e della strategia di intervento del Piano viene affidata all'esecuzione delle seguenti tre linee di azione:

- 1) Incentivi a supporto della struttura imprenditoriale;
- 2) Sostegno allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto ferroviario;
- 3) Rafforzamento dei servizi del sistema portuale.

2.2 Coerenza con la Programmazione Nazionale e Comunitaria

Gli obiettivi e le linee di azione individuate nel Piano evidenziano una stretta connessione con le finalità e le attività previste dalla Programmazione comunitaria e nazionale della Regione Calabria.

Per quanto riguarda la programmazione comunitaria, il Piano presenta una forte integrazione con le azioni contenute:

- nel POR Calabria FESR 2007-2013 e, in particolare con riferimento a:
 - Asse VI – Reti e Collegamenti per la Mobilità.
 - Obiettivo Specifico 6.1: Sviluppare l'accessibilità esterna e interna della Calabria, potenziare il Sistema Regionale dell'intermodalità e della logistica, promuovere la mobilità regionale e urbana sostenibile e migliorare l'accessibilità alle Aree interne e periferiche;
 - Linea di Intervento 6.1.2.3 - Sviluppo del Sistema Intermodale Logistico Regionale
 - Asse VII - Asse VII – Sistemi Produttivi
 - Obiettivo Specifico 7.1: Migliorare le condizioni di contesto e sostenere la competitività dei sistemi produttivi e delle imprese.
 - Linea di Intervento 7.1.1.1 - Azioni per potenziare e migliorare la dotazione infrastrutturale e di servizi delle aree per le attività produttive della regione.
 - Linea di Intervento 7.1.2.1 - Programmi "InvestinCalabria" per l'attrazione di investimenti esterni. e "Calabria Internazionale" per l'internazionalizzazione del sistema produttivo calabrese.
 - Linea di Intervento 7.1.4.1 - Pacchetti Integrati di Agevolazioni per sostenere la competitività delle imprese esistenti.
 - Linea di Intervento 7.1.5.1 - Contratti di Investimento per la creazione o il potenziamento di reti/cluster di imprese nei settori strategici dell'economia regionale.
- nel PON "Reti e Collegamenti per la Mobilità" 2007-2013, che tra i grandi progetti prevede il *Potenziamento dell'hub portuale di Gioia Tauro*. Gli interventi promossi rientrano in un sistematico e complesso progetto di riqualificazione e sviluppo del porto, che ha lo scopo di rilanciare l'infrastruttura e favorire anche nell'interland, in una logica di distretto, uno sviluppo sostenibile portatore di significative ricadute occupazionali.

Inoltre, il Piano trova un naturale collegamento con l'APQ "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro" sottoscritto il 28 settembre 2010. L'Accordo sostiene 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 2° 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.

Per la realizzazione degli interventi individuati nell'ambito dell'Accordo si prevedono investimenti per complessivi 459,9 milioni di euro, da finanziare con risorse del PON Reti per la Mobilità 2007/2013, del PON Ricerca e Competitività 2007/2013, del POR Calabria FESR 2007/2013 e dei Soggetti Attuatori o Gestori.

3. Linee di azione del Piano

3.1 Linea 1 – Incentivi a supporto della struttura imprenditoriale

Obiettivi

La Linea è finalizzata a potenziare le strutture imprenditoriali manifatturiere, logistiche e degli altri servizi che operano nel territorio di riferimento, favorendo le interconnessioni produttive e commerciali tra le aziende in un'ottica di filiera e di sistema.

Descrizione

L'intervento sostiene i processi finalizzati a qualificare e rafforzare la struttura organizzativa, produttiva e commerciale delle imprese localizzate nell'area di Gioia Tauro. In tale ambito, l'Amministrazione Regionale intende finanziare gli investimenti materiali ed immateriali aziendali, attraverso la concessione di contributi da erogare ai sensi del regolamento "de minimis".

Gli interventi agevolabili riguardano la realizzazione di nuove unità produttive ovvero l'ammodernamento o l'ampliamento di unità produttive esistenti. Gli investimenti devono interessare una sola unità produttiva e non possono essere suddivisi in più domande di agevolazione. Per unità produttiva si intende una struttura produttiva, dotata di autonomia tecnica, organizzativa, gestionale e funzionale, eventualmente articolata su più immobili e/o impianti, anche fisicamente separati ma collegati funzionalmente. Nel caso in cui l'impresa produca nello stesso luogo beni e servizi insieme, devono poter essere individuate, ai fini delle valutazioni per la concessione delle agevolazioni, due distinte unità produttive.

Per la realizzazione degli investimenti si prevede l'ammissibilità delle spese relative all'acquisto o alla costruzione di immobilizzazioni, come definite dagli artt. 2423 e seguenti del Codice Civile, nella misura in cui queste ultime sono necessarie alla finalità del programma oggetto della domanda di agevolazioni. Tali spese riguardano:

- a. progettazioni ingegneristiche riguardanti le strutture dei fabbricati e gli impianti, sia generali che specifici, direzione dei lavori, studi di fattibilità economico-finanziaria e di valutazione di impatto ambientale, oneri per le concessioni edilizie, collaudi, spese di fidejussione;
- b. opere murarie e assimilate e infrastrutture specifiche aziendali, nel limite del 40% dell'investimento complessivo ammissibile;
- c. macchinari, impianti ed attrezzature varie nuovi di fabbrica, ivi compresi quelli necessari all'attività gestionale dell'impresa;

- d. programmi informatici commisurati alle esigenze produttive e gestionali dell'impresa, brevetti, licenze, know-how e conoscenze tecniche non brevettate concernenti nuove tecnologie di prodotti e processi produttivi;
- e. servizi reali connessi al rafforzamento delle seguenti aree aziendali: Marketing, Produzione e supply chain, Innovazione, Organizzazione, Finanza d'impresa. Le spese per l'acquisizione dei servizi reali sono ammesse nel limite del 20% dell'investimento complessivo agevolabile.

Gli aiuti saranno concessi in conformità a quanto previsto dal Regolamento (CE) N. 1998/2006 della Commissione del 15 dicembre 2006 relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato CE agli aiuti d'importanza minore "de minimis" pubblicato nella G.U.C.E. serie L n. 379 del 28 dicembre 2006.

Gli incentivi saranno riconosciuti nella forma di contributo in conto interesse, calcolato sul finanziamento a medio e lungo termine ottenuto per la realizzazione del piano degli investimenti. Il contributo in conto interessi è concesso in relazione ad un finanziamento bancario stipulato dal soggetto beneficiario a tasso di mercato determinato in misura pari al tasso di riferimento applicabile al momento della concessione, fissato dal MISE con decreto ministeriale.

Soggetti beneficiari

I soggetti ammissibili alle agevolazioni sono le imprese, che intendono realizzare piani di investimento nell'ambito di proprie unità produttive ubicate nell'Area di Gioia Tauro. Alla presentazione della domanda di finanziamento, le imprese beneficiarie devono:

- essere iscritte al registro delle imprese e trovarsi nel pieno e libero esercizio dei propri diritti, non essendo in stato di scioglimento o liquidazione e non essendo sottoposte a procedure di fallimento, liquidazione coatta amministrativa e amministrazione controllata;
- essere in regola con le normative vigenti in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori;
- non avere ricevuto e, successivamente, non rimborsato o depositato in un conto bloccato, aiuti di stato dichiarati illegali e incompatibili dalla Commissione Europea, secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1223, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;
- aver restituito agevolazioni pubbliche godute per le quali è stata disposta la restituzione;
- non trovarsi nelle condizione di difficoltà per come definito dal Reg. 800/2008, art. 1, comma 7.

Per beneficiare delle agevolazioni le imprese devono proporre un piano di Investimenti organico e funzionale, tecnicamente, economicamente e finanziariamente valido, da

realizzare nell'ambito di un'unità produttiva per lo svolgimento di una delle attività ammesse.

In particolare, gli investimenti dovranno ricadere nei settori della manifattura, della logistica e del terziario avanzato.

Sono comunque escluse dalle agevolazioni:

- le imprese operanti nei settori della produzione primaria di prodotti agricoli; della pesca e/o dell'acquacoltura, di cui al Regolamento (CE) n. 1040/2000 del Consiglio; dei trasporti; dell'industria carboniera; della costruzione navale; delle fibre sintetiche.
- le attività connesse all'esportazione. Non verranno concessi gli aiuti connessi direttamente ai quantitativi esportati, alla costituzione e gestione di una rete di distribuzione o ad altre spese correnti connesse all'attività di esportazione. Non verranno altresì concessi aiuti condizionati all'impiego preferenziale di prodotti interni rispetto ai prodotti d'importazione;
- le imprese attive nella trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli elencati nell'allegato I del trattato, nei casi seguenti: i) quando l'importo dell'aiuto è fissato in base al prezzo o al quantitativo di tali prodotti acquistati da produttori primari o immessi sul mercato dalle imprese interessate, ii) quando l'aiuto è subordinato al fatto di venire parzialmente o interamente trasferito a produttori primari.

Modalità di attuazione

Per l'attuazione del presente intervento, l'Amministrazione regionale predisporrà e pubblicherà uno specifico Avviso Pubblico. La procedura di selezione delle domande di agevolazione sarà di tipo valutativo ai sensi dell'Articolo 5 del D.Lgs. 123/98.

L'iter procedurale per l'attuazione dell'operazione è articolato nelle seguenti fasi:

- a) Pubblicazione dell'Avviso Pubblico.
- b) Presentazione delle Domanda di Agevolazione.
- c) Istruttoria e valutazione delle Domande di Agevolazione.
- d) Approvazione della Graduatoria/Domande di Agevolazione.
- e) Concessione delle agevolazioni e realizzazione delle iniziative.

Criteri di selezione

La valutazione delle Domande di Agevolazione verrà effettuata applicando i seguenti criteri di selezione:

- Tipologia di investimento
- Livello di sostenibilità ambientale
- Cofinanziamento dell'impresa

- Fattibilità tecnica e di gestione economica-finanziaria
- Qualità progettuale intrinseca e innovatività
- Innovatività del progetto
- Integrazione progettuale con altri interventi in un'ottica di filiera/sistema.

Risorse finanziarie

La dotazione finanziaria per la realizzazione della Linea di Azione è pari a €1.000.000,00 (€ un milione/00).

3.2 Linea 2 – Sostegno allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto ferroviario

Obiettivi

La linea è finalizzata a favorire la diversificazione delle modalità di trasporto terrestre delle merci da e verso l'area, rafforzando le strutture e i servizi logistici connessi al trasporto ferroviario.

Pertanto, con la presente linea si punta specificatamente a:

- riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario intermodale e tradizionale;
- ridurre l'inquinamento ambientale e incrementare la sicurezza della circolazione.

Allo stesso tempo, attraverso l'attuazione della Linea, l'Amministrazione regionale si propone di:

- stimolare la crescita, ovvero incentivare i traffici ferroviari aggiuntivi rispetto all'annualità precedente, che rimangano in esercizio anche dopo la cessazione della contribuzione.
- incentivare i collegamenti di corto e medio raggio che hanno come origine e/o destinazione un nodo regionale, ovvero collegamenti intraregionali e interregionali con regioni confinanti.
- privilegiare la retroportualità in quanto strategica per lo sviluppo dei nodi regionali e in grado di esprimere ampi margini di crescita per il trasporto ferroviario, dando priorità ai collegamenti con i porti che sono penalizzati da colli di bottiglia o vincoli infrastrutturali;
- incentivare sia il traffico ferroviario intermodale sia il traffico ferroviario tradizionale, in quanto entrambi funzionali alle vocazioni del sistema produttivo locale e regionale;
- incentivare traffici di treni completi in quanto modello più funzionale alla costruzione di un traffico efficiente e sostenibile.

Descrizione

La presente Linea di Azione prevede il finanziamento di interventi riguardanti:

- la realizzazione di servizi aggiuntivi rispetto all'anno precedente, di trasporto ferroviario intermodale a treno completo, con origine e/o destinazione presso un nodo ferroviario ubicato nell'area di Gioia Tauro ovvero nel territorio della Regione Calabria;
- la realizzazione di servizi aggiuntivi rispetto all'anno precedente, di trasporto ferroviario tradizionale a treno completo, con origine e/o destinazione presso un nodo ferroviario ubicato nell'area di Gioia Tauro ovvero nel territorio della Regione Calabria.

Sono agevolabili più servizi da organizzarsi anche sul medesimo tragitto purché ciascun servizio rappresenti traffico aggiuntivo rispetto a quello degli anni precedenti la presentazione della domanda di finanziamento.

Il contributo da erogare per ciascun servizio ammesso sarà calcolato su base chilometrica.

L'entità del contributo verrà stabilita nelle disposizioni attuative del presente Piano.

Il finanziamento regionale intende incidere su tutti i costi del servizio di trasporto ferroviario, compresi tutti gli oneri accessori quali verifica, formazione treno e manovre.

L'importo totale dei contributi dovrà essere dichiarato e scontato dallo schema tariffario applicato agli utenti finali.

Soggetti beneficiari e destinatari

I soggetti beneficiari sono le imprese logistiche e le imprese ferroviarie, singolarmente, in consorzio o cooperativa, regolarmente costituite e aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'UE che organizzano il trasporto ferroviario locale e/o regionale.

Alla data di presentazione della domanda, le imprese debbono possedere i seguenti requisiti:

- essere regolarmente costituite ed iscritte nel registro delle imprese presso la CCIAA competente per territorio entro la data di presentazione della domanda;
- essere attive, non essere in stato di liquidazione o di fallimento e non essere state soggette a procedure di fallimento o di concordato preventivo nel quinquennio precedente la data di presentazione della domanda;
- non presentare le caratteristiche di impresa in difficoltà ai sensi del punto 10 della Comunicazione della Commissione "Orientamenti Comunitari sugli Aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (2004/C 244/02);
- possedere una situazione di regolarità contributiva nei confronti di INPS e INAIL;
- rispettare le norme dell'ordinamento giuridico italiano in materia di prevenzione degli infortuni sui luoghi di lavoro e delle malattie professionali, della sicurezza sui luoghi di lavoro, dei contratti collettivi di lavoro e delle normative relative alla tutela ambientale;

- non essere destinatarie di un ordine di recupero pendente a seguito di una decisione della Commissione Europea che dichiara l'aiuto ricevuto illegale ed incompatibile con il mercato comune.

Destinatari dell'intervento sono le imprese utenti finali dei servizi aggiuntivi di trasporto ferroviario delle merci.

Modalità di attuazione

Per l'attuazione del presente intervento, l'Amministrazione regionale predisporrà e pubblicherà uno specifico Avviso Pubblico. La procedura di selezione delle domande di agevolazione sarà di tipo valutativo ai sensi dell'Articolo 5 del D.Lgs. 123/98.

L'iter procedurale per l'attuazione dell'operazione è articolato nelle seguenti fasi:

- a) Pubblicazione dell'Avviso Pubblico.
- b) Presentazione delle Domande di Agevolazione.
- c) Istruttoria e valutazione delle Domande di Agevolazione.
- d) Approvazione della Graduatoria/ Domande di Agevolazione.
- e) Concessione delle agevolazioni e realizzazione dei servizi aggiuntivi.

Ai fini dell'erogazione delle agevolazioni previste dalla presente Linea, l'Amministrazione regionale procederà alla richiesta alla Commissione Europea del parere di compatibilità con le norme sul mercato unico da parte, ai sensi dell'art. 88, terzo paragrafo del Trattato istitutivo dell'Unione Europea, in materia di Aiuti di Stato.

Criteri di selezione

La selezione delle Domande di Agevolazione verrà effettuata applicando i seguenti criteri di:

- Coerenza con gli obiettivi Regionali;
- Credibilità della proposta rispetto alla stabilizzazione del servizio;
- Efficienza del servizio di trasporto proposto;
- Collegamenti retroportuali e con obiettivi strategici regionali;
- Prolungamenti e provenienze nazionali e internazionali;
- Frequenza dei collegamenti;
- Qualità, completezza, credibilità e sostenibilità nel tempo del servizio;
- Operatività stabile sul territorio.

Risorse finanziarie

La dotazione finanziaria per la realizzazione della Linea di Azione è pari a €2.000.000,00 (€ duemilioni/00).

3.3 Linea 3 – Rafforzamento dei servizi del sistema portuale

Obiettivi

Attraverso la presente Linea si intende prioritariamente intervenire per sostenere l'accrescimento e la qualificazione dei servizi portuali, al fine di rendere lo scalo gioiese maggiormente accessibile e competitivo per le imprese di logistica e di trasporto.

Lo scalo ha tra i suoi punti di forza la qualità delle infrastrutture portuali, soprattutto in relazione alla profondità dei fondali, alla rete stradale interna e alla disponibilità di attrezzature per la movimentazione delle merci. Le carenze più significative riguardano la scarsa disponibilità di aree coperte e magazzini per le merci e, sul fronte extraportuale, l'inadeguatezza del sistema stradale ed autostradale e ferroviario.

In questo quadro, il Piano Operativo Triennale 2012–2014 dell'Autorità portuale i seguenti obiettivi di sviluppo:

- Promuovere azioni di efficientamento dell'infrastruttura portuale;
- Realizzare operazioni di marketing tendenti a fidelizzare gli operatori del Porto di Gioia Tauro e facilitare alle merci una connessione più rapida da e per il porto in un momento di grave crisi del trasporto marittimo mondiale.
- L'attività di marketing dovrà essere svolta a favore del Porto di Gioia Tauro attraverso misure premiali che assicurino agli operatori condizioni in linea a quelli dei principali competitors nazionali ed internazionali.
- Perseguire connessioni più strette tra le imprese operanti nella Regione Calabria ed il porto di Gioia Tauro in modo che quest'ultimo possa essere visto come la porta d'accesso e d'uscita principale delle merci che transitano sul territorio calabrese.
- Supportare le imprese calabresi ad inserirsi in un circuito logistico internazionale in grado di generare nuove opportunità di sviluppo;
- favorire la messa in rete delle attività produttive correlate all'attività del porto;
- implementazione della security portuale.

Descrizione

L'intervento riguarda il sostegno all'Autorità portuale di Gioia Tauro per il conseguimento degli obiettivi istituzionali. Attraverso il finanziamento regionale si intende contribuire al miglioramento dei servizi portuali, quali logistica e intermodalità, security portuale, controlli sanitari, controlli doganali, attività gestionali, ecc., a favore delle imprese.

Soggetti beneficiari e destinatari

Soggetto beneficiario dell'intervento è l'Autorità portuale di Gioia Tauro, istituita con D.P.R. 31 luglio 1998 con i compiti previsti dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84.

I destinatari dell'intervento sono le imprese utenti finali dei servizi portuali.

Modalità di attuazione

Per l'attuazione dell'intervento e l'erogazione del finanziamento, saranno stipulati appositi accordi di programma tra la Regione Calabria e l'Autorità Portuale ovvero disposti con delibera della Giunta. Nell'Accordo vengono definiti gli interventi da realizzare, l'importo del finanziamento, le modalità di trasferimento e rendicontazione delle risorse finanziarie, nonché tutti gli adempimenti previsti dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria.

Risorse finanziarie

La dotazione finanziaria per la realizzazione della Linea di Azione è pari a €5.000.000,00 (€ cinquemilioni/00).

4. Quadro finanziario

Le risorse finanziarie a valere sulla Legge regionale 23 n. 47/11 – Art. 47 a copertura degli interventi del Piano ammontano globalmente a 8.000.000 di euro. Sulla base delle indicazioni strategiche ed operative contenute nel Piano, tali risorse sono state suddivise tra le tre differenti Linee di Azione secondo quanto riportato nel prospetto che segue.

Linea di Azione	Risorse	
	€	%
Linea 1	1.000.000,00	12,5
Linea 2	2.000.000,00	25,0
Linea 3	5.000.000,00	62,5
TOTALE	8.000.000,00	100,0

La disponibilità complessiva di risorse finanziarie potrà essere incrementata a valere su fondi regionali, nazionali e comunitari qualora si rendano disponibili ulteriori risorse a seguito di provvedimenti di disimpegno o riprogrammazione. Parimenti, potrà essere modificata la ripartizione della dotazione finanziaria fra le diverse Linee di Azione del presente Piano.