

Dott. ANTONIO PERRONE

Via Macrobio 9
00136 ROMA
Tel. 0 6 343817

Via S. Francesco De Geronimo 59
74023 Grottaglie TA
Tel. 0 99 8661304

**ANALISI FUNZIONALE
SULLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO
DEL PORTO DI TARANTO
FINALIZZATA ALLA REDAZIONE
DEL PIANO URBANISTICO PARTICOLAREGGIATO**

VOLUME TERZO

**SCHEDE REDATTE SECONDO LA TIPOLOGIA
F.I.O.**

TOMO PRIMO

**INDICE
DEL TERZO VOLUME**

SCHEDE REDATTE SECONDO LA TIPOLOGIA F.I.O.

TOMO PRIMO

scheda tipo FIO 1.	Sistema di promozione del porto	pag. 5
scheda tipo FIO 2.	Scali dedicati alle funzioni di trasporto e trasbordo utilizzando la tecnologia container	pag. 24
scheda tipo FIO 3.	Scali dedicati alle funzioni di trasporto e trasbordo utilizzando la tecnologia RO/RO	pag. 59
scheda tipo FIO 4.	Aziende operanti nel settore trasportistico o della logistica industriale - magazzini specializzati portuali - merci varie	pag. 76
scheda tipo FIO 5.	Aziende operanti nel settore della prima lavorazione e della distribuzione dei prodotti agricoli refrigerati	pag. 87
scheda tipo FIO 6.	Scalo specializzato per rinfuse liquide	pag. 98
scheda tipo FIO 7.	Scalo specializzato per rinfuse solide	pag. 109
scheda tipo FIO 8.	Scalo portuale specializzato nella movimentazione di mezzi di trasporto, motori, automobili ed altri veicoli e loro pezzi di ricambio	pag. 120
scheda tipo FIO 9.	Legno, prodotti del legno, carta, cartoni ed altri prodotti derivati dalla cellulosa	pag. 135
scheda tipo FIO 10.	Stazione marittima di servizio al trasporto passeggeri croceristico e da traghetti	pag. 151
scheda tipo FIO 11.	Rotte mediterranee mercantili di linea di secondo livello	pag. 165

- scheda tipo FIO 12. Realizzazione di mega strutture di carpenteria destinate al trasferimento via mare pag. 175
- scheda tipo FIO 13. Cantieristica pag. 188
- scheda tipo FIO 14. Porto franco europeo finalizzato all'integrazione economica dei paesi africani, dotato anche di zone franche di montaggio e lavorazione di merci provenienti dall'estero pag. 199
- scheda tipo FIO 15. Produzione di contenitori in banda stagnata ed alluminio pag. 211

TOMO SECONDO

- scheda tipo FIO 16. Produzione di contenitori di plastica pag. 226
- scheda tipo FIO 17. Industria cartografica per la produzione di contenitori in carta e cartone pag. 240
- scheda tipo FIO 18. Industria per la produzione degli imballaggi in legno pag. 250
- scheda tipo FIO 19. Industria per la produzione degli imballaggi in vetro pag. 260
- scheda tipo FIO 20. Produzione di oli di oliva non di prima spremitura pag. 270
- scheda tipo FIO 21. Produzione concimi fosfatici binari pag. 283
- scheda tipo FIO 22. Lavorazione e raffinazione degli oli di semi pag. 297
- scheda tipo FIO 23. Industria vinicola con particolare riferimento alla trasformazione ed al confezionamento pag. 312
- scheda tipo FIO 24. Produzione di gas tecnici dell'aria pag. 326

- scheda tipo FIO 25. Lavorazione e conservazione della frutta - produzione di succhi di frutta e loro confezionamento pag. 340
- scheda tipo FIO 26. Produzione di fitofarmaci pag. 355
- scheda tipo FIO 27. Centro ricerche e parco tecnologico specializzato in materie marittime pag. 369
- scheda tipo FIO 28. Centro commerciale e ricreativo turistico di supporto al turismo marittimo pag. 389
- scheda tipo FIO 29. Allevamento marino dei prodotti ittici (sea farming) e della miticoltura pag. 421
- scheda tipo FIO 30. Porto turistico pag. 431

L' analisi funzionale preliminare alla redazione del piano particolareggiato del Porto di Taranto ha consentito di effettuare a diversi livelli di approfondimento, l' elaborazione preliminare di alcune schede modellate sulla tipologia della Scheda Progettuale relativa agli interventi di rilevante interesse economico immediatamente eseguibili così come indicate nella delibera C.I.P.E. del 12 agosto 1988, si tratta cioè delle cosiddette schede F.I.O., così come esse sono state formulate all' atto della loro ultima applicazione di carattere normativo.

A 1.
SCHEDA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

1.1. Elementi di identificazione

1.1.1. XXX

1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
SISTEMA DI PROMOZIONE DEL PORTO

1.1.3. Amministrazione proponente

1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati) 2.000.000.000=

1.1.5. Costo delle opere da realizzare 1.000.000.000=

1.1.6. Finanziamento richiesto

1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti
Si rammenta che nel documento IL POTENZIAMENTO DEI
PORTI NAZIONALI del Settembre 1990 della Direzione Genera-
le delle Opere Marittime del Ministero dei Lavori Pubblici per il
porto di Taranto sono previsti stanziamenti variamenti ripartiti
per un importo complessivo pari a 206 miliardi.

1.1.8. XXX

1.2. Informazioni di carattere tipologico

1.2.1. XXX

1.2.2.	Tipo di intervento proposto		
		Nuovo	%
		Completamento	%
		Ampliamento	%
		Ristrutturazione	%
		Totale	<u>100 %</u>

1.2.3. Settore di intervento
TRASPORTI MARITTIMI

1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
Regione/i
Provincia/e
Comune/i Comune di Taranto

1.2.5./1.2.6.1. XXX

1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
VALORIZZAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO
DEL PORTO DI TARANTO

1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto

PIANO URBANISTICO
PIANO PARTICOLAREGIATO DEL PORTO DI TARANTO
PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181

1.2.9. XXX

1.3. Informazioni di carattere istituzionale

1.3.1.

Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto

La programmazione, gestione e controllo delle attività portuali del porto di Taranto è affidata alla Capitaneria di Porto.

Come è noto le questioni relative alle opere marittime rientrano invece nelle competenze del Genio Civile Opere Marittime con sede a Bari.

Il Comune e la Camera di Commercio con apposite e specifiche commissioni esprimono pareri ed assumono iniziative nella specifica materia.

Il Consorzio ASI è l' ente cui è stato demandato il compito di portare a compimento il Molo Polisettoriale.

Grazie ad alcuni specifici Decreti Ministeriali, l' ILVA e l' Agip Raffinazione godono della cosiddetta autonomia funzionale per la gestione dei servizi portuali di proprio interesse.

Di recente è stata costituita ad opera di alcuni imprenditori tarantini una società che ha per oggetto lo sviluppo del porto di Taranto.

Il CISI e l' Italimpianti Sud hanno avuto dall' I.R.I. il mandato di essere parti attive nel processo di reindustrializzazione della città susseguente al ridimensionamento dell' industria siderurgica. Essi potrebbero aumentare la sua area di competenza allo sviluppo di industrie cosiddette marittimizzate, cioè che traggano vantaggio dal fatto di essere insediate a filo di banchina.

Il ruolo importante avuto dalla Compagnia Portuale Neptunia al momento attuale non sembra aver avuto alcun ridimensionamento dei cosiddetti decreti Prandini, del gennaio 1989, i quali hanno sancito la fine del monopolio, precedentemente esistente, delle Compagnie sul lavoro di carico e scarico delle merci.

1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto:
mesi

Tempi di approntamento progetto 8 mesi

Tempi di realizzazione 8 mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

a) studio di fattibilità si no / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si / no / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si / no / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda
L' intervento oggetto della presente scheda è rappresentato dalla realizzazione di un' entità gestionale amministrativa che sia in grado di predisporre i programmi di sviluppo del porto di Taranto, di partecipare alla loro gestione ed di sovrintendere alla loro attuazione.

Tale entità deve promuovere l' utilizzazione del porto di Taranto da parte di operatori del settore quali armatori, imprese di trasporto, imprese impegnate nella distribuzione fisica delle merci e della logistica industriale nonché deve promuovere l' insediamento nell' area del porto di Taranto di industrie cosiddette marittimizzate

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

Il programma esposto con la presente scheda si inquadra nell' ambito del programma in corso di definizione relativo alla VALORIZZAZIONE DELLE POTENZIALITÀ DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO proposto nell' ambito della redazione del PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO EFFETTUATO DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. per conto dell' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

E' in corso di proposizione la realizzazione a Taranto di insediamenti produttivi finalizzati alla fornitura di servizi nel settore della commercializzazione delle merci, della loro distribuzione fisica sul territorio nazionale e su territori d' oltre mare. Si tratta della

realizzazione di magazzini di stoccaggio e di lavorazione di merci in transito, finalizzate ad aggiungere valore alle merci movimentate.

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

L' intervento proposto nella presente scheda è prioritario rispetto alla scelta di valorizzare le doti attualmente disponibili presso il porto di Taranto, il quale può essere valorizzato solamente se le sue potenzialità vengono pubblicizzate in tutto il bacino di utenza del porto stesso. Tale bacino è rappresentato dalle provincie italiane meridionali, dal sud e dall' est del Mediterraneo e da tutti i paesi oltre Suez.

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Attualmente non esiste una specifica domanda di aumento dei servizi nel porto di Taranto, tuttavia tale domanda può al momento opportunamente essere sviluppata

La legge di riforma dei porti attualmente all' esame del parlamento presenta due nodi molto importanti che non possono vedere assente l' amministrazione locale, la quale deve rendersi partecipe delle scelte del legislatore:

- la riforma del lavoro portuale che non potrà non andare nel senso indicato dai decreti Prandini
- la creazione dei sistemi portuali, ovverosia unità tecnico amministrative cui sono demandati compiti di programmazione del territorio, delle realizzazioni delle strutture marittime e del loro coordinamento con le strutture terrestri. I sistemi portuali dovrebbero coordinare l' attività di più porti per cui è importante verificare se Taranto rientrerà

nel sistema del basso Adriatico o in quello Jonico.

2.3.2.

Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

Si è riscontrata presso alcuni fra i maggiori porti mondiali una evoluzione dei servizi forniti da semplici servizi alla nave a servizi alle merci. Ciò ha aumentato il fatturato delle attività svolte a filo di banchina

La puntuale analisi quantitativa della domanda potenziale è dettagliata nella specifica relazione tecnica.

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

Attualmente il porto di Taranto offre solo servizi relativi alle tradizionali attività di trasporto marittimo.

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro

2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti I servizi offerti sono finalizzati a:

- una forte commercializzazione e promozione delle aree di Taranto per il loro impiego come area di insediamenti produttivi a filo di banchina e come area di distribuzione fisica e servizio alle merci
- una forte azione per inserire Taranto nella rete attualmente esistente di linee mercantili regolari operanti all' interno del Mediterraneo che potrebbero consentire al porto di acquisire il traffico oltre Suez e del sud e dell' est del Mediterraneo integrandolo con il retroterra naturale Tarantino

Più in particolare si tratta di servizi finalizzati a:

1. promozione dell' utilizzazione del porto da parte di compagnie armatoriali, spedizionieri, trasportatori, compagnie commerciali per un incremento delle tradizionali attività di trasporto marittimo

2. promozione dell' insediamento a Taranto di attività trasportistiche secondo le nuove procedure organizzative dell' intermodalità, del servizio completo door to door o, meglio ancora, del servizio cosiddetto shelf to shelf.

Si ricorda che nel servizio door to door l' operatore del trasporto si occupa, per conto del cliente, del ciclo completo della movimentazione dai cancelli del produttore ai cancelli del destinatario finale.

Nel servizio shelf to shelf (da scaffale a scaffale) l' operatore svolge un' attività più completa che va dalla presa in carico del prodotto sugli scaffali dove il produttore ha immagazzinato la merce al loro magazzino negli scaffali della sede del destinatario finale.

3. la promozione della realizzazione di parchi e magazzini ubicati a filo di banchina dove realizzare la distribuzione fisica delle merci ed attività di logistica industriale.

Si tratta di parchi, cioè, dove l' industriale-produttore invia le merci, uscite dai propri stabilimenti, perché quivi siano raggruppate in colli ed inoltrate verso le catene di distribuzione.

Di fatto l' industriale si spoglia dell' attività di gestione del magazzino e di distribuzione dei prodotti per concentrarsi sull' attività produttiva, mentre un altro imprenditore specializzato si occupa dell' attività logistica di distribuzione fisica delle merci, gestendo le commesse di vendita, gli ordini e le spedizioni ai grossisti ed ai dettaglianti, in conformità alle istruzioni ricevute dal produttore

4. La promozione della realizzazione di stabilimenti e magazzini ubicati a filo di banchina dove realizzare vere e proprie lavorazioni finali delle merci in transito, o ivi appositamente inviate. Si tratta di attività di:

- adeguamento delle caratteristiche tecniche delle merci ai singoli standard nazionali

- etichettatura nella lingua del paese di destinazione
- confezionamento con scritte nella lingua del paese di destinazione
- omologazione tecnica dei prodotti secondo la normativa del paese di destinazione, si pensi, per le autovetture, al caso delle marmitte, delle luci o delle cinture
- collaudi
- gestione dei servizi di pubblicità, promozione e commercializzazione
- servizi di manutenzione ed assistenza post vendita
- gestione delle commesse di vendita e di distribuzione fisica delle merci sul territorio

5. la realizzazione di stabilimenti industriali che sfruttino le economie rappresentate dal basso costo dei trasporti via mare

Si rammenta in particolare che l' entità in questione cui deve essere demandata la promozione dell' insediamento di servizi e industrie ubicati in area portuale o periportuale di fatto svolgerà anche attività di promozione immobiliare per attività da ubicarsi su diverse centinaia di ettari di cui oltre 80 sono rappresentati dal molo polisettoriale

2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto

Taranto potrà sviluppare servizi alle merci per un fatturato specifico del ramo di diverse decine di miliardi.

Parimenti Taranto ha la possibilità di commercializzare, presso

imprese locali e straniere, l' utilizzazione di banchine e suoli ad esso limitrofi per un' estensione di qualche centinaio di ettari. Conseguenzialmente gli arrivi e le partenze delle navi potrebbero accrescersi sensibilmente.

2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.

2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

Analisi da un punto di vista meramente trasportistico

Se, come abbiamo visto, la domanda del mercato è quella di richiedere un servizio door-to-door, l'organizzazione dei servizi portuali di Taranto dovrebbe, per poter far fronte a questa nuova organizzazione integrata, adeguare le proprie strutture di servizio e programmare delle nuove che soluzioni che rispondano a questa domanda.

La competitività di un porto si esprime con un nuovo assetto dei servizi ed una ridefinizione dei vari ruoli e professionalità degli operatori portuali (spedizionieri, agenti marittimi, enti portuali, armatori, compagnie portuali). Non vi sono più quindi differenti operatori di servizio che controllano segmenti di trasporto imponendo tempi e tariffe differenziate ma un unico servizio, prestato sì da diversi operatori, ma con una logica unitaria.

In altre parole, nel progetto di realizzazione di un terminale per il cabotaggio, gli agenti marittimi del porto di Taranto, dovrebbero mutare la loro attività controllando e coordinando il servizio door-to-door e la gestione del trasporto su strada (questo non significa che non venga poi distribuito ai vari trasportatori); il terminal operator dovrebbe gestire il terminal garantendone l'efficienza, l'armatore dovrebbe tendere ad assumere la regolarità del servizio di trasporto marittimo, per garantire l'abbassamento dei tempi di trasporto. L'efficienza del sistema portuale tarantino verrebbe quindi a dipendere in maniera sostanziale, dalla predisposizione di un network di informazioni, di un'attività di programmazione e marketing di un prodotto come il trasporto integrato.

Si viene così a configurare una struttura di trasporto di questo tipo con operatori differenti per ogni fase della movimentazione:

mercato	<--->	spedizioniere e/o agente marittimo
trasporto terrestre	<--->	trasportatore
porto	<--->	terminal operator
trasporto marittimo	<--->	armatore
porto	<--->	terminal operator
trasporto terrestre	<--->	trasportatore
mercato estero e nazionale	<--->	agente corrispondente

Il coordinamento di tale struttura verrebbe assicurato da un network di informazioni. Ad ognuna di queste fasi corrispondono dei servizi specifici diretti od indiretti; servizi offerti dai diretti operatori (la costituzione e formazione del carico da parte dello spedizioniere, il trasporto terrestre, l'espletamento delle pratiche burocratiche, la rapidità della fase di carico, ecc.) e servizi ausiliari esterni (come banche, assicurazioni, ecc.). Questi servizi tradizionali di supporto all'attività dell'agente marittimo (assicurazioni, banche, servizi legali) dovrebbero comunque localizzarsi nei mercati e non necessariamente nella città di Taranto.

L'automazione delle varie fasi dello scarico-carico-deposito, la manutenzione dei containers e delle strutture (gru, mezzi di movimentazione, ecc.) potrebbe essere subappaltata a piccole imprese, creando occupazione indotta e nuove opportunità di lavoro al di là del tradizionale lavoro portuale. Per ultimo i servizi alla nave (provveditori, piloti e rimorchiatori) potrebbero essere affiancati nel porto di Taranto da tutta una serie di servizi alle diverse categorie di operatori portuali (mense, telefoni, servizi igienici, docce, ecc.).

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

L' intervento proposto è sostanzialmente rappresentato da un ufficio il cui compito è rappresentato da attività di carattere commerciale e professionale.

Si ritiene che l' ubicazione ideale possa essere rappresentata da un apposito edificio realizzato in zona adiacente al porto nell' area di Porta Napoli prossima al Molo S. Cataldo.

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

Trattasi di un normale insediamento produttivo caratterizzata da prestazioni di lavoro di carattere professionale pertanto si ritiene sia indispensabile una superficie attrezzata ad uffici coperta pari a 500 metri quadri.

Non si è voluto in questa sede aprire una questione relativa alla creazione di un ente autonomo o di un consorzio per la gestione del porto poiché si ritiene che la gestione della specifica materia portuale, dopo la attuazione dei decreti Prandini possa essere lasciata alla Capitaneria di Porto, alla Dogana ed al Genio Civile OO. MM.

La gestione operativa potrà invece essere affidata ai terminalisti portuali, cioè ad aziende private portuali che in competizione fra loro ottimizzino il rapporto capitale lavoro.

Si è data in altra scheda la configurazione operativa delle necessità infrastrutturali operative di scali, gru, banchine ed altro. Si ritiene quindi di dover fornire qui solo le necessità di uffici e burocrazia.

Un' efficiente sistema di gestione della promozione dei servizi portuali in funzione dei fatturati ipotizzati richiede mobili ed attrezzature per ufficio per il personale pari ad alcune decine di occupati.

Occorre pertanto per la loro ubicazione una sede che possa ospitare tranquillamente almeno 20 addetti.

Per ciò che concerne la gestione si può suggerire di vederla in un certo senso tripartita:

- Gestione pubblica: Capitaneria, Dogana, etc
- gestione privata in regime speciale: lavoro portuale, piloti, bunkeraggi etc
- gestione privata: terminali specializzati e servizi logistici alle merci

Il lavoro di gestione così come descritto non può avere una organizzazione unitaria facilmente ascrivibile ad un solo settore di specializzazione.

Per quanto riguarda la gestione della promozione commerciale si suggerisce una struttura con:

- una direzione generale (un dirigente, due persone di segreteria ed un fattorino autista)
- una direzione commerciale (un dirigente e due persone di segreteria) che dirige:
- ufficio sviluppo e promozione (4 funzionari e due segretarie)
- ufficio pubblicità (un grafico pubblicitario)
- ufficio studi ed indagini di mercato (2 funzionari e due segretarie)
- ufficio contratti (un funzionario)
- una direzione amministrativa (2 funzionari ed una segretaria).

3.1.3. XXX

- 3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi
- 3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)
- 3.1.6. XXX
- 3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto
- 3.2.1./3.2.3. XXX
- 3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere
- 3.3.1./3.3.2. XXX

- 3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto
- 3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX
- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.
 - a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
 - b) Rientri

- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

- 3.6. Piano finanziario
- 3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto
- 3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario
- 3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto
- 3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta
 - a) Costi economici
 - 3.7.2./3.7.4. XXX
 - b) Benefici economici
 - 3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate
 - 3.7.6./3.7.7. XXX
 - c) Altri costi e benefici
 - 3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

- 5. **PARTE QUINTA: ANALISI**
- 5.1. Analisi finanziaria
- 5.2. Analisi economica
- 5.3. Analisi di reattività
- 5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici
- 5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica
- 5.4. Analisi di rischio
- 5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità
- 5.5. Analisi delle alternative
- 5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate
- 5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate
- 5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate
- 5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta
- 5.6. Analisi degli impatti
- 5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo
Risorse impiegate dirette: 2 dir. 12 imp. 8 esecutivi
- 5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 2.
SCHEDA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

1.1. Elementi di identificazione

1.1.1. XXX

1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
SCALI DEDICATI ALLE FUNZIONI DI TRASPORTO E
TRASBORDO UTILIZZANDO LA TECNOLOGIA CONTAI-
NER

1.1.3. Amministrazione proponente

1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)

1.1.5. Costo delle opere da realizzare

Stima del costo totale dell'investimento

La stima del costo totale dell'intervento di costruzione del termi-
nale ammonta, in via approssimativa (rispetto alle superfici, ai
beni di investimento, alle strutture proposte nella presente sche-
da), a circa 49 miliardi di lire ripartite secondo le seguenti voci:

a)	Preparazione del sito (banchine, pavimentazione ed opere a mare)	20.800 milioni
b)	Beni di investimento	23.070 milioni
c)	Edifici ed opere di recinzione	5.000 milioni

La stima relativa alla 2^a voce può essere ulteriormente disagregata come segue:

Gru (4)	20.000 milioni
Motrici (9)	900 milioni
Rampa a ponte (1)	1.000 milioni
Fork-lifts (3)	90 milioni
Rimorchi (7)	280 milioni
E.d.p.	800 milioni

Costi di gestione

I costi di gestione dell'intervento sono stati stimati complessivamente pari a 10.171 milioni scomposti secondo le seguenti 3 voci:

- a) Personale esecutivo e di supporto 7.452 milioni
(Il costo medio per unità lavorativa è stato supposto pari a 46 milioni l'anno)
- b) Spese generali 2.235 milioni
(Valutati secondo il livello standard del 30% del totale alla voce a)
- c) Servizi esterni 484 milioni
(Valutati nell'ordine del 5% della somma delle 2 precedenti voci, supponendo un livello di esternalizzazione basso)

Condizioni finanziarie richieste: tasso di interesse pari al 6% e contributi in conto capitale ed in conto gestione per i primi 3 anni da parte dello Stato.

1.1.6. Finanziamento richiesto

1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti

Fonti di finanziamento Specifiche provvidenze previste per i lavori pubblici opere marittime

1.1.8. XXX

1.2. Informazioni di carattere tipologico

1.2.1. XXX

1.2.2. Tipo di intervento proposto

Nuovo	%
Completamento	%
Ampliamento	%
Ristrutturazione	%

Totale 100 %

1.2.3. Settore di intervento

1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
Regione/i
Provincia/e
Comune/i Comune di Taranto

1.2.5./1.2.6.1. XXX

1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda

1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO

PIANO URBANISTICO
PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO

PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181

1.2.9. XXX

1.3. Informazioni di carattere istituzionale

1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto

1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative

1.4.1./1.4.3.

Eventuali pareri ed autorizzazioni da richiedere occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto: mesi

Tempi di realizzazione dell'intervento: 18 mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

a) studio di fattibilità si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

Il contesto in cui si inserisce l'intervento qui proposto è quello del Piano Particolareggiato del porto di Taranto che ha come obiettivo la riorganizzazione di quello che dovrebbe rappresentare il 3° polo di sviluppo della città tarantina, insieme al polo siderurgico e a quello militare.

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

Linee di sviluppo del traffico unitizzato

La ricerca di maggiore produttività del contenitore si rispecchia lungo tutto il ciclo di trasporto imponendo navi adeguate, con esigenza di regolarità tipiche delle navi di linea, nuove metodologie di movimentazione (Lo-Lo, Ro-Ro), collegamenti continui su strada e ferrovia fino a raggiungere l'integrazione in una offerta di servizio globale door-to-door, cioè dal mittente al destinatario. Il door-to-door diventa così il prodotto finale dell'azienda trasporto ed il suo prezzo globale diventa concorrenziale sul mercato.

La razionalizzazione del porto, imposta dall'esigenza di velocità di scarico/tempi di trasporto richiede una nuova planimetria dei terminals, nuovi assetti degli spazi operativi e l'automazione della

movimentazione globale integrata lungo tutti i segmenti di trasporto. A livello dei servizi, oltre ad una maggiore efficienza di quelli tradizionali offerti alla nave, si impone la presenza di servizi a contenitori speciali, di nuove aziende di manutenzione (dalla pulizia e riparazione dei contenitori alla manutenzione ed efficienza del sistema informativo), di reti informative (aziende di software e di comunicazioni) e di società di servizi ai vari vettori di trasporto (ferrovie e trasporti su strada).

Il porto di Taranto quindi, oltre ad offrire in misura ridotta il tradizionale servizio movimentazione merci, deve, per essere competitivo, offrire tutta una serie di opportunità che travalicano la sua funzione tradizionale e lo colleghino alle altre strutture di trasporto, a livello organizzativo, gestionale e funzionale.

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l'intervento proposto

L'Ente promotore del progetto potrebbe essere un Consorzio formato da operatori del settore ed Enti locali interessati al rilancio dell'attività portuale a Taranto. L'attuale situazione di emarginazione del porto di Taranto e la complessità dell'organizzazione di un terminale moderno per il cabotaggio non permettono di ipotizzare un'iniziativa solitaria presa da un singolo armatore. Quest'ultimo elemento è stato confermato dalle interviste rivolte ai diversi operatori del settore interpellati.

Tuttavia il livello degli investimenti non sarebbe giustificato dagli attuali flussi di traffico ma la mancanza di adeguati investimenti rischia di incrementare l'emarginazione del porto di Taranto.

Il circolo vizioso che si viene così a determinare (ovvero l'offerta viene a mancare perché la domanda non si manifesta e quest'ultima è attirata verso altri porti perché non esiste un'offerta moderna ed efficiente di servizi portuali), può essere spezzato attraverso un'intervento pubblico che permetta di realizzare nel porto di Ta-

ranto le infrastrutture necessarie a stimolare sia l'offerta e che la domanda.

Natura del mercato:

Il mercato cui dovrebbe rivolgersi l'iniziativa è quello nazionale ed internazionale. Rispetto al primo mercato, il porto di Taranto dovrebbe divenire il terminale principale del sistema dei porti pugliesi. Il terminale dovrebbe servire la direttrice Ionica (scambi commerciali con la Sicilia), quella Ionico - Tirrenica (scambi commerciali con la Sardegna) e la direttrice Adriatica (scambi commerciali con le regioni dell'alto versante Adriatico e quelle Settentrionali Centrali ed Occidentali).

Inoltre, l'intervento offrirebbe le potenzialità per attrarre il traffico generato dagli scambi commerciali esistenti tra la Sicilia e la Sardegna con la Basilicata, l'Abbruzzo ed il Molise.

Rispetto al mercato internazionale, il porto tarantino potrebbe divenire in centro di raccolta delle merci per il traffico commerciale marittimo con la Grecia, l'Africa Settentrionale, il Medio e l'Estremo Oriente. Soprattutto rispetto ai flussi commerciali con quest'ultima parte del mondo, il terminale pugliese potrebbe svolgere una funzione di smistamento e di raccolta dei prodotti rispetto non solo al mercato dell'Italia Meridionale ma anche nei confronti dell'intero mercato europeo. In tal senso potrebbe, se opportunamente dotato di infrastrutture e collegato al sistema di trasporto ferroviario (i.e. treni blocco), entrare in competizione con i porti del Nord Europa che attualmente monopolizzano i flussi commerciali con i paesi dell'Estremo Oriente.

Questa ipotesi è avvalorata dal probabile incremento delle importazioni dal Giappone e della Corea di prodotti come come l'automobile, in conseguenza dell'unificazione del Mercato Europeo nel 1993 e della riduzione delle barriere doganali attualmente esistenti nel nostro paese per settori come quello automobilistico. L'incremento delle importazioni di prodotti provenienti dai paesi dell'Estremo Oriente nel nostro paese (ed in altri paesi dell'Europa Meridionale) potrebbe infatti giustificare economicamente l'e-

sistenza nel nostro paese di un centro di raccolta e smistamento. Il porto di Taranto potrebbe, in tale contesto macroeconomico, divenire molto interessante per la localizzazione di tale centro. La sua posizione rispetto alle rotte provenienti dall'Estremo Oriente, gli ampi spazi a disposizione per ubicare i suddetti capannoni per le operazioni di rifinitura (i.e. montaggio dei fanali, eliminazione della cera ecc.) ed infine un'efficiente offerta di servizi portuali permetterebbero al porto Tarantino di ricoprire un ruolo di primo piano all'interno del sistema portuale europeo.

Politiche economiche ed industriali preliminari al progetto:

Le misure di politica economica necessarie per realizzare il progetto e per assicurarne il buon andamento nella fase di gestione sono le seguenti:

- Approvazione della Riforma dei Porti" (abolizione della riserva di cabotaggio, apertura dei porti 24 ore su 24 e separazione del traffico merci nazionale da quello internazionale).
- Politiche di incentivazione del cabotaggio e di disincentivazione del trasporto su gomma.
- Realizzazione di un interporto nell'area urbana tarantina e di svincoli autostradali che evitino il passaggio del traffico su strada all'interno della città.
- Completamento del piano di ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato.

2.3.2.

Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

Servizi.

La Tabella seguente, che evidenzia i servizi connessi al traffico containers in alcuni dei principali porti italiani, può essere indicativa per definire i servizi che potrebbe offrire il porto di Taranto.

Servizi annessi al traffico container:

VENEZIA

Riparazione e pulitura container

Al di fuori del terminal per una decina di società. Una sola, piccola all'interno del porto

Consolidamento merci per traffico container

20/30%

Magazzini consolidamento sul terminal

Consolidamento effettuato al di fuori del terminal nei magazzini privati intermodali (superficie coperta 7.500 mq).

TRIESTE

Riparazione e pulitura container

3 società all'interno del terminal. Numero-
se società al di fuori.

Consolidamento merci per traffico container

20%

Magazzini consolidamento sul terminal

Consolidamento effettuato all'interno del
terminal.

Magazzino con superficie coperta di 10.000
mq.

LIVORNO

Riparazione e pulitura container

Terminal Sintemar: piccole riparazione su
900 mq di superficie.

Una cinquantina di società fuori dal termi-
nal

Consolidamento merci per traffico container

30%

Magazzini consolidamento sul terminal

Terminal Sintemar: 3.000 mq di magazzini.

LA SPEZIA

Riparazione e pulitura container

Riparazioni possibili al di fuori del terminal
in zona Santo Stefano Magra

Magazzini consolidamento sul terminal

Consolidamento realizzato al di fuori del
terminal a Santo Stefano Magra (10.000 mq
di magazzino)

ANCONA

Riparazione e pulitura container

Piccole riparazioni possibili all'interno del
porto. Sviluppi nell'infrastruttura di ripara-
zioni sono previste all'esterno del terminal

RAVENNA

Riparazione e pulitura container

Nel terminal per piccole riparazioni.
8-10 società fuori dal terminal

Consolidamento merci per traffico container

20 %

Magazzini consolidamento sul terminal

Consolidamento realizzato attualmente fuori dal terminal. Previsto nel 1988 magazzini sul terminal stesso di 2.000 mq coperti

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro Sviluppo della Containerizzazione

Negli ultimi venti anni la progressiva utilizzazione del contenitore per il trasporto di merci varie ha imposto profonde trasformazioni dei servizi e delle funzioni portuali; attualmente, l'80% di questi traffici è containerizzato e si può prevedere, in un futuro prossimo l'estendersi del suo uso ad altre categorie di merci.

Per trasporto a mezzo container si intende non l'utilizzo di un qualsiasi imballaggio di caratteristiche uniformate, ma un tipo di logica di trasporto che ha profondamente modificato e collegato le differenti strutture di trasporto (su ruota, ferrovia e marittimo).

L'introduzione del container di tipo standard (20 e 40 piedi) ha completamente rivoluzionato il metodo del carico e scarico nel campo delle merci varie. In questo caso il costo del container è costo sostitutivo tale da permettere una riduzione del costo globale del trasporto marittimo-terrestre, mentre se si considera il container un semplice problema di imballaggio esso diventa solo un costo aggiuntivo rispetto al trasporto tradizionale.

Si può parlare di rivoluzione perché l'uso del container ha da un lato trasformato profondamente l'organizzazione interna di un terminale merci e quindi del porto (specializzazione della banchina) dall'altra ha trasformato tutta la gestione del trasporto che utilizza il mezzo marittimo. Vi è quindi una integrazione del processo di trasporto verticale ed orizzontale dovuto ad una esigenza di produttività sempre più simile a quella di una azienda di produzione di beni, dove ottimizzazione significa minimizzazione del rapporto tempo di carico/tempo di trasporto, regolarità ed affida-

bilità del servizio.

Conseguenze della containerizzazione sull'innovazione tecnologica dei porti

A livello portuale le grandi trasformazioni imposte dall'unitizzazione dei carichi hanno comportato una standardizzazione delle strutture e degli impianti, una integrazione ed omogeneizzazione del porto con altri modi di trasporto (multimodalità strada/ferrovia) ed una integrazione decisionale di tutti i segmenti di trasporto (rete informativa).

Queste fondamentali innovazioni tecnologiche hanno permesso agli operatori del settore un alto grado di libertà di scelta fra i vari porti a seconda dei differenti livelli di efficienza dei servizi e delle tariffe offerte. Il porto cessa così di essere momento organizzativo unico del trasporto marittimo per divenire nodo omogeneo all'interno di un unico ciclo di trasporto.

Più i servizi di un porto sono vari ed efficienti, più si attua questa integrazione organizzativa più il porto può assumere quote maggiori di domanda. L'innovazione tecnologica ha fatto sì che il porto debba produrre offerta in anticipo sulla domanda (vedi i porti del Nord Europa, Livorno, ecc.) poiché le relazioni sempre strette che essa permette con i nodi terrestri del ciclo di trasporto hanno ampliato l'area di mercato; più il servizio di un porto è polivalente più esso si potrà inserire in differenti aree di mercato, poiché i minori costi di movimentazione di un singolo container devono essere compensati da un sempre maggior volume di traffico qualitativamente caratterizzato.

I costi di trasporto nel settore uniformato sono la somma di tutti i costi e non solo i costi portuali; le economie di scala si raggiungono ottimizzando i flussi e minimizzando i costi complessivi di trasporto. La sfida del salto tecnologico fa sì che in caso di tecnologia portuale carente, le navi più moderne si dirotteranno altrove portando con se non solo il traffico unitizzato ma anche quello di merci varie.

2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

I principali servizi necessari per un buon funzionamento di un terminale sono:

- lavoro portuale
- mezzi meccanici e magazzini
- pilotaggio
- ormeggio
- rimorchio
- buncheraggio
- anti incendio ed impianto idrico
- servizio a bordo navi.

Questi servizi che non sono specifici al traffico container ed a quello Roll on/Roll off, sono forniti da entità che hanno una propria gestione (cooperative, società private, ecc.), ma la cui attività è coordinata dall'Amministrazione che gestisce il porto.

Bisogna sottolineare il fatto che l'efficienza nell'ambito dell'attività portuale per il traffico container e Ro/Ro esige infrastrutture e servizi sempre più specializzati e specifici, in particolare per quanto riguarda il personale ed i mezzi adibiti alla movimentazione (sbarco, imbarco, movimentazione a piazzale).

E' ovvio che più volumi di traffico sono grandi e più tale specializzazione è giustificata, a tutto vantaggio dell'efficienza e in linea generale dell'economicità, il che potrà a sua volta permettere di incrementare i volumi di traffico (attraverso l'offerta di un servizio sempre più efficiente e di tariffe sempre più competitive).

La maggior parte di questa attività è normalmente concentrata in

zone limitrofe al porto in relazione anche ai problemi di spazio che ciò occasiona.

2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto

140.000 fra container o camion e semirimorchi che utilizzano la tecnologia RO/RO fra traffico internazionale e cabotaggio laddove opportune iniziative imprenditoriali siano intraprese
100.000 T.E.U. su rotte internazionali di secondo livello
40.000 T.E.U. sul cabotaggio nazionale e comunitario

2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.

2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

La localizzazione del terminale per il traffico di cabotaggio dovrebbe avvenire in un sito adeguatamente riparato. La lunghezza della banchina riservata a tale servizio potrebbe essere circa 600 metri (supponendo la realizzazione di due punti di attracco e la necessità di ospitare anche Super Traghetti). L'altezza della banchina dovrebbe essere di 4-5 metri sul livello del mare, con uno scasso largo 35 metri per permettere alla rampa della nave di posarsi sulla banchina stessa.

La profondità del fondale dovrebbe infine essere intorno ai 12 metri.

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

Orientamento del progetto:

Il progetto dovrebbe mirare a dotare il porto di Taranto di infrastrutture e di un'organizzazione tali da attrarre nel porto operatori privati e pubblici. Si potrebbe pensare per esempio di dare in concessione i terminali ad armatori privati sull'esempio del porto di La Spezia. Nelle interviste compiute, è sempre emerso l'esempio del porto di La Spezia come modello organizzativo esemplare ed è stato più volte citato l'alto livello di produttività raggiunto dai terminalisti spezzini che in un anno sono riusciti a movimentare, a fronte di una banchina di appena 400 mt., un numero di containers maggiore del porto di Genova.

Quest'ultimo elemento permette quindi di ipotizzare per il porto di Taranto un terminale di dimensioni anche ridotte, senza per questo temere un suo sottodimensionamento nell'ipotesi che, una volta atto a soddisfare le esigenze della domanda, riesca ad attrar-

re quantità di traffico rilevanti. Inoltre, la scelta della tecnologia (land intensive) adottata dal porto di La Spezia da una parte non pregiudicherebbe l'occupazione nel porto di Taranto (i tre operatori che controllano più del 50% delle infrastrutture del porto di La Spezia, con una consistente attività di investimenti, sono riusciti a creare oltre 500 posti di lavoro, che si vanno ad aggiungere ai 200 generati dalla Compagnia Portuale), dall'altra avrebbe il vantaggio di utilizzare la superficie risparmiata per altre attività. Tale superficie potrebbe infatti essere lasciata in concessione ad aziende private operanti in diversi settori economici, così come descritto in altra parte del presente lavoro.

Quest'ultima soluzione, tra l'altro, presenterebbe il vantaggio per l'economia locale di generare ulteriori posti di lavoro e di incrementare la stessa domanda dei servizi offerti dal terminale.

Infine il presente progetto nella sua fase di gestione potrebbe contribuire a diminuire il carico di traffico causato, sulla rete stradale ed autostradale nazionale, dal trasporto merci su gomma lungo le Diretrici Ionica, Ionico-Adriatica ed Adriatica.

Offerta di Servizi per il traffico Containers nel Porto di Taranto.

Al fine di realizzare a Taranto un terminal competitivo per il traffico containers, si possono riconoscere due livelli di servizi necessari al suo funzionamento. Il primo più propriamente relativo alla conduzione del terminal; il secondo più collegato alla conduzione del ciclo produttivo complessivo (ai servizi che si individueranno nel presente paragrafo vanno naturalmente aggiunti quelli comuni comunque collegati ad altri terminals specializzati e che fanno parte della gestione portuale globale).

I vari servizi necessari possono essere così suddivisi:

1. Servizi alla nave
2. Servizi al terminal
3. Servizi portuali di supporto

4. Servizi indotti
5. Servizi alle infrastrutture esterne al porto.

SERVIZI ALLA NAVE

- a) Servizi istituzionali
Capitaneria di porto
Servizio Antinquinamento

- b) Servizio assistenza
Pilotaggio
Rimorchio
Ormeggio
Assegnazione accosto

- c) Servizio in porto
Allacciamenti idrici
Allacciamenti telefonici
Bunkeraggio
Pulizia banchina
Ritiro rifiuti
Fornitura provviste di bordo

- d) Servizi riparazioni
Meccanica navale
Riparazioni impianti elettrici
Riparazione impianti elettronici

SERVIZI AL TERMINALE

- a) Servizio alla movimentazione containers
Azienda mezzi meccanici
Gestione parco containers computerizzata: localizzazione
in tempo reale del container

Lost and found
Gestione magazzini generali e doganali
Area di sviluppo

- b) Servizio di pianificazione operativa
Pianificazione delle operazioni fra differenti vettori
Gestione computerizzata della documentazione e trattamento delle pratiche doganali e ufficio gestione danni
Pianificazione del personale
Ufficio amministrativo
Ufficio comunicazioni
Marketing e pubbliche relazioni del terminal operator
- c) Servizio manutenzione
Pulizia e riparazione containers
Manutenzione mezzi meccanici
Manutenzione e messa a punto software computers
- d) Servizi speciali
Servizio guardianaggio
Illuminazione parco containers
Gestione impianti speciali per containers refrigerati e ventilati
Pesatura containers
Magazzini groupage
Corsi di formazione continui del personale

SERVIZI PORTUALI DI SUPPORTO

- a) Servizi istituzionali
Dogana
Finanza
Direzione marittima
- b) Centro porto

Servizio sanitario
Presidio veterinario
Servizio telefonico e postale, telegrafo, telex, telefax
Sportelli bancari
Uffici utenza (antenne spedizionieri e agenti marittimi)
Parcheggio automezzi (autoporto e parcheggi auto)
Mensa, ristoro e servizi igienici

SERVIZI INDOTTI

- a) Agenzie di coordinamento del trasporto multimodale
Agenti marittimi
Spedizionieri
Agenti corrispondenti esteri

- b) Agenzie di supporto
Società di affitto containers
Agenzie specializzate operazione dogana
Agenzie periti merceologici

- c) Servizi ausiliari
Assicurazioni
Banche e società finanziarie
Servizi e agenzie legali

- d) Servizi di commercializzazione
Agenzie di marketing
Agenzie di pubblicità

Caratteristiche di uno scalo per il traffico containers

- Lay - out

Al fine di rendere più flessibile l'offerta del terminale del porto pugliese, permettendo di attrarre non solo il traffico Roll-on/Roll-off ma anche quello relativo ai containers, è possibile ipotizzare la realizzazione di un "multi purpose cargo terminal" (una tale flessibilizzazione della struttura risulterebbe opportuna sempre in previsione di un mercato della domanda incerto). Sarebbe possibile adottare un lay-out alle nuove esigenze conseguenti ad una despecializzazione dello scalo, che permetterebbe di attrarre anche il traffico "container". Una tale scelta comporta sicuramente un incremento dei costi di investimento sia da un punto di vista ingegneristico (i.e. maggiore resistenza della pavimentazione del sito, in modo da poter sopportare il maggior peso esercitato sul suolo dai containers impilati nelle aree di stoccaggio), che da quello dei beni strumentali (i.e. gru mobili). L'incremento della flessibilità del terminale risulta inoltre opportuna in ragione del ruolo che il porto di Taranto potrebbe assolvere nei confronti degli scambi commerciali con i paesi in via di sviluppo dove, sia il sistema di trasporto attraverso container, che quello Roll-on/Roll off non sono sempre diffusi. Per questa ragione le stesse gru dovrebbero essere flessibili verso la movimentazione di merce imballata su semplici palletts.

- Macchine e attrezzature per la movimentazione dei containers

Le macchine e le attrezzature necessarie per la movimentazione dei containers sono quelle relative alle operazioni di sollevamento e di trazione. Il "transtainer" e la stessa "gru paceco" sono in grado di compiere entrambe le funzioni nell'area antistante la banchina (i container sono infatti sollevati e posti su un carrello che li trasporta automaticamente sulla nave). Per il trasporto dalla zona di stoccaggio fino all'area di carico e scarico è necessario l'utilizzo di camions o carrelli carichi a loro volta da gru in grado di prendere i singoli containers parcheggiati nell'area di stoccaggio. Per traffici limitati, con un investimento notevolmente ridotto è possibile rimuovere i containers dall'area di parcheggio attraverso un fork-lift (un "muletto" che può utilizzare sia "forche" nella movimentazione di containers da 20 piedi, che uno "spreader telescopico" nella movimentazione di containers sia da 20 che da 40 piedi). Questa seconda opzione comporta comunque un maggiore utilizzo di spazio nell'area di stoccaggio, rispetto al-

la prima, per consentire il passaggio e le operazioni di sollevamento al "fork-lift".

Dimensioni di terminale per il traffico container e Ro/Ro nel porto di Taranto

La realizzazione di un "multipurpose general cargo", attraverso la costruzione di un terminale per movimentazione containers, comporterebbe sicuramente un incremento dell'area di stoccaggio necessaria, che potrebbe essere però meno che proporzionale all'aumento del numero di unità (containers e rimorchi) movimentate, rispetto al solo terminale Ro/Ro. La possibilità di impilare i containers, pur comportando una maggiore spesa relativamente alla preparazione del suolo ed alla sua pavimentazione, porterebbe infatti al migliore utilizzo, ceteris paribus, dell'area di stoccaggio.

Ipotizzando inoltre che per i vari servizi offerti dal terminale venga utilizzato, anche dal traffico container, l'edificio prospettato per il solo terminale Ro/Ro, si può stimare che complessivamente, per una movimentazione di circa 60.000 unità all'anno (20.000 Ro/Ro e 40.000 containers), sia necessaria una superficie di circa 80.000 mq. (suddivisi nella seguente maniera: 10.000 mq. per servizi comuni, 30.000 mq. per il terminale Ro/Ro, 40.000 mq. per la movimentazione dei containers). Nella planimetria generale del porto queste aree dovrebbero essere attigue fra di loro ma non necessariamente confinanti.

Portata del progetto

La movimentazione massima per un terminale, in termini di containers e di rimorchi, viene a dipendere principalmente dalla tecnologia impiegata nel processo produttivo (più o meno "land intensive"). Dalle analisi effettuate è infatti risultato come poco attendibile il collegamento della massima capacità di movimentazione di un terminale alla superficie a disposizione dello stesso. Essa infatti verrebbe a dipendere dalla tecnologia impiegata e dall'efficienza di gestione del processo produttivo. L'elemento cruciale verrebbe quindi ad essere il coordinamento dell'attività

produttiva (dalla gestione delle prenotazioni, alle operazioni di cambio di modalità) che troverebbe il suo indicatore di efficienza nella minimizzazione del tempo di attesa. Pertanto la stima della capacità di movimentazione di 60.000 unità all'anno per il terminale tarantino (20.000 rimorchi e 40.000 containers) ha un valore solamente indicativo, che potrà essere corretto nella fase di progettazione dello stesso, quando verranno definite in modo specifico la tecnologia impiegata (si tenga presente a questo proposito che nel 1987 il porto di La Spezia, con una superficie dei piazzali pari a 40.000 mq. ed una banchina di circa 400 mt. è riuscita a movimentare 167.764 unità).

Traffico containers

- 2 gru paceco per 45 tonnellate (per la movimentazione in banchina)
- 2 gru per 35 tonnellate (per le operazioni di presa in carico e stoccaggio, e carico camions diretti sottobordo)
- 3 fork-lift (per le operazioni di presa in carico e stoccaggio, e carico camions diretti sottobordo)
- 5 motrici
- 7 semirimorchi
- E. d. p.

Lavori del Genio civile necessari a mare ed a terra:

- Dragaggio dei fondali
- Sistemazione delle opere a protezione del terminale
- Predisposizione della banchina

ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

Informatizzazione

La riorganizzazione dell'attività del porto di Taranto dovrebbe prevedere un' informatizzazione di gran parte delle funzioni relative all'offerta dei servizi ed alla produzione degli stessi.

Tale necessità è sottolineata dall'importanza che rivestirà nei prossimi anni l'introduzione dell'informatica nella gestione operativa dei porti intenzionati a rimanere competitivi a livello internazionale.

I principali vantaggi della gestione operativa informatizzata possono essere riassunti in:

- migliore organizzazione
- ottimizzazione delle risorse
- maggiore affidabilità nella trasmissione delle informazioni
- controllo istantaneo dell'attività
- individuazione rapida di anomalie e conseguente possibilità di intervento per ovviarle
- migliore comunicazione tra i centri decisionali
- migliore circolazione dell'informazione.

Tutto ciò si ripercuote in una migliore efficienza dell'apparato di produzione.

Tuttavia, data la complessità dell'organizzazione dell'attività portuale, la definizione e la messa in opera di un sistema informatizzato di gestione di produzione, implica un delicato processo di adattamento della struttura produttiva, perché necessita:

- un possibile cambiamento dell'organizzazione attuale;
- una modifica nel modo di pensare e procedere delle persone;
- la definizione di un sistema operativo particolare e che necessita uno specifico adattamento dell'architettura software ed hardware.

- tempi lunghi di realizzazione perché:

dal momento in cui si prende la decisione di intraprendere l'informatizzazione

dell'apparato produttivo al momento in cui il sistema è operativo, occorre un periodo da 3 a 5 anni;

- importanti investimenti in quanto:

- gli equipaggiamenti sono costosi;
- il processo iterativo per un funzionamento a regime soddisfacente è lungo;
- nelle grandi organizzazioni, il sistema richiede la presenza di una equipe interna di informatica.

Per l'impegno che richiede e per le conseguenze favorevoli (se il sistema è ben concepito) o sfavorevoli (se il sistema è mal adattato) che può avere sull'impresa, la gestione di produzione assistita dal calcolatore è considerata oggi, in termini imprenditoriali, una scelta "strategica".

Bisogna notare inoltre che oggi nei porti c'è la possibilità di certe automazioni (esempio le portainers della 3^a o 4^a generazione) che potranno in un prossimo futuro essere integrate in un sistema informatizzato globale.

3.1.3. XXX

3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi

3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)

3.1.6. XXX

3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto

Piano dei lavori:

- Predisposizione delle opere necessarie a proteggere il ter-

minale

- Sistemazione della banchine e dragaggio del fondale.
- Sistemazione della superficie destinate alla movimentazione, allo stockaggio, al parcheggio ed al passaggio dei containers e dei rimorchi (sistemazione del suolo e pavimentazione dell'area).
- Costruzione dell'edificio per l'ubicazione dei servizi e dei magazzini per il deposito e la manutenzione delle attrezzature, recinzione dell'area, sistemazione degli impianti fissi e predisposizione della banchina all'attracco.

3.2.1./3.2.3. XXX

3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere

3.3.1./3.3.2. XXX

3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto

3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare

3.4.2.1. Spese per la manodopera
Traffico containers

Per il processo di produzione relativo a questa attività del terminale, per le attività a terra di carico e di scarico dei containers, supponendo l'apertura del terminal 24 ore al giorno e quindi tre turni di lavoro, è stato stimato un'impiego di 60 unità lavorative

così suddivise per turno di lavoro:

- 6 gruisti (una media di 1,5 a gru)
- 2 coordinatori per l'assistenza a terra
- 6 autisti per i camions
- 4 operatori per la movimentazione con fork-lift
- 2 custodi

- 20 totale unità lavorative per turno

Il personale addetto alle operazioni di carico/scarico dei containers potrebbero essere affiancate da 30 unità lavorative (10 per turno), impiegate in mansioni amministrative, gestione dell'Edp e dei servizi collocati nell'edificio compreso nel terminale (supponendo che alcuni servizi siano comuni al terminale Ro/Ro).

3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse

3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici

3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi

3.5. Attività di gestione dell' offerta

3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.

a) Costi

3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio

- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
- b) Rientri
- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)
- 3.6. Piano finanziario
- 3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto
- 3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario
- 3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto
- 3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta
- a) Costi economici
- 3.7.2./3.7.4. XXX
- b) Benefici economici
- 3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

VALUTAZIONE RISPETTO ALL' ECONOMIA LOCALE E NAZIONALE

La costruzione di un terminale per il cabotaggio nazionale ed internazionale nel porto di Taranto, nell'ipotesi che esso diventi centro di smistamento/raccolta delle merci provenienti/dirette da/verso i Paesi del bacino mediterraneo e del Medio ed Estremo Oriente, dotato di un'interporto capace di assicurare efficienti cambi di modalità (rotaia-gomma-navi più piccole per la distribuzione nell'Italia Meridionale), avrebbe sicuramente delle ripercussioni sia a livello europeo, che nazionale e regionale.

Ovviamente le ripercussioni sarebbero di ordine negativo per le economie dei paesi del Nord Europa, in conseguenza di un riequilibrio a vantaggio dei Paesi del Mezzogiorno. L'effetto positivo per l'economia nazionale (specialmente quella meridionale) sarebbe amplificato qualora si dotasse il porto di Taranto di una zona marittima di sviluppo industriale, per ubicarvi alcune fasi della lavorazione di prodotti provenienti dai paesi del bacino del mediterraneo e più in generale dai paesi in via di sviluppo. Gli effetti di un incremento dei traffici con questi paesi, derivante da questa iniziativa, avrebbe conseguenze positive non solo per questi ultimi, ma anche agli stessi paesi dell'Europa Meridionale. Essa, attraverso nuovo impulso alla cooperazione internazionale, potrebbero dare vita ad una nuova direttrice di sviluppo economico rivolta verso Sud, da contrapporre a quella già attuata nel Nord Europa e diretta verso Est che rischia di emarginare le regioni meno sviluppate della Comunità.

A livello regionale è possibile prevedere, in seguito alla riuscita degli obiettivi che si pone il presente intervento, ripercussioni negative verso quei porti in competizione con Taranto rispetto al traffico di cabotaggio (come Bari, Barletta e Manfredonia) ed assenza di ripercussioni sull'attività dei porti in sinergia (come in questo caso quello di Brindisi).

Sembra opportuno quindi, al fine di evitare sprechi di risorse, programmare gli interventi di ristrutturazione dei vari porti pugliesi a livello regionale, favorendone la specializzazione ed evitando che si realizzino inutili "doppioni".

Ovviamente l'economia comunale trarrebbe molti benefici dalla realizzazione di un terminale di cabotaggio che per la sua efficienza e per il mutamento dei flussi commerciali, riuscisse ad attrarre un'elevata quantità di traffico containers e Ro/Ro, e quindi dall'attivazione di uno dei tre poli di sviluppo della città di Taranto.

CONCLUSIONI

Qui di seguito si proporrà uno schema riepilogativo dei principali vantaggi e svantaggi presentati dal progetto, i fattori, esogeni ed endogeni, che si pongono come ostacoli alla sua realizzazione.

Principali vantaggi del progetto

- Fase di Cantiere -

- a) Effetti positivi sull'occupazione locale
- b) Attivazione del moltiplicatore del reddito sull'economia locale
- c) Incremento della domanda di beni di investimento con effetti positivi sull'economia regionale e nazionale.

- Fase di Gestione -

- a) Effetti positivi sull'occupazione locale
- b) Attivazione del moltiplicatore del reddito sull'economia locale
- c) Effetti positivi sulla Bilancia dei pagamenti derivanti dal traffico internazionale del terminale.
- d) Contributo alla nascita di una direttrice di sviluppo Nord-Sud con centro propulsivo nell'Italia Meridionale
- e) Diminuzione del traffico merci su strada

Fattori cruciali per la realizzazione del progetto ed il suo buon fine

1^ Ipotesi. Realizzazione di un terminale per il traffico di cabotaggio -

Fattori Endogeni

- a) Capacità a livello locale (Enti ed operatori) di dare vita ad un Consorzio che abbia come obiettivo la ristrutturazione del porto tarantino al fine di rivalutarne il suo ruolo nazionale ed internazionale.
- b) Organizzazione di un terminale efficiente e competitivo a livello nazionale ed internazionale nella qualità del servizio e delle tariffe.
- c) Capacità del Consorzio per lo sviluppo dell'attività portuale di Taranto di promuovere la sua iniziativa soprattutto verso armatori e terminalisti privati, dando a questi ultimi la concessione per la totale o parziale gestione del terminale

Fattori Esogeni

- a) Misure di politica economica volte ad incoraggiare il traffico merci marittimo ed a scoraggiare quello su strada
- b) Approvazione della riforma sui porti (abolizione della riserva di cabotaggio, apertura del terminale 24 su 24 e distinzione del traffico nazionale ed internazionale)
- c) Reazioni del mercato di fronte alla realizzazione nel porto di Taranto di un terminale efficiente e competitivo a livello nazionale ed internazionale

2^ Ipotesi. Realizzazione di un terminale per il traffico di cabotaggio con annessa aree per la prima lavorazione o la rifinitura delle merci da imbarcare o da sbarcare.

Fattori Endogeni (oltre a quelli dell'ipotesi precedente)

- a) Capacità del Consorzio, degli armatori e dei terminalisti coinvolti nell'iniziativa di operare un'efficace attività di marketing a livello nazionale ed internazionale indirizzata a promuovere l'iniziativa presso importanti aziende nazionali ed estere (in particolar modo quelle dell'Estremo Oriente)

Fattori Esogeni (oltre a quelli dell'ipotesi precedente)

- a) Reazione delle aziende alla suddetta operazione di marketing.
- b) Caduta o riduzione delle attuali barriere tariffarie nazionali in seguito alla nascita del Mercato Unico Europeo e all'adeguamento di queste ai livelli più bassi degli altri partners e conseguente maggiore interesse dei paesi dell'Estremo Oriente a servire direttamente il mercato italiano, senza più passare per quelli del Nord-Europa (i.e. mercato delle automobili come riportato nel paragrafo 2.3 della presente scheda).

3^a Ipotesi . Realizzazione di un terminale per il traffico di cabotaggio con annesso aree (per la prima lavorazione o la rifinitura delle merci, da imbarcare o da sbarcare), da cedere ad aziende nazionali e multinazionali.

Fattori Endogeni (oltre a quelli delle due ipotesi precedenti)

- a) Volontà politica di realizzare questo progetto

Fattori Esogeni (oltre a quelli delle due ipotesi precedenti)

- a) Reazioni a livello Comunitario e nazionale (i.e. regioni con porti in competizione con quello di Taranto)

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 3.
SCHEMA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

- 1.1. Elementi di identificazione
- 1.1.1. XXX
- 1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
SCALI DEDICATI ALLE FUNZIONI DI TRASPORTO E
TRASBORDO UTILIZZANDO LA TECNOLOGIA RO/RO
- 1.1.3. Amministrazione proponente
- 1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)
- 1.1.5. Costo delle opere da realizzare
Costo dell' intervento GL 0,5
- 1.1.6. Finanziamento richiesto
- 1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti
- 1.1.8. XXX
- 1.2. Informazioni di carattere tipologico
- 1.2.1. XXX

- 1.2.2. Tipo di intervento proposto
- | | |
|------------------|-------|
| Nuovo | % |
| Completamento | % |
| Ampliamento | % |
| Ristrutturazione | % |
| Totale | 100 % |
- 1.2.3. Settore di intervento
- 1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
 Regione/i
 Provincia/e
 Comune/i Comune di Taranto
- 1.2.5./1.2.6.1. XXX
- 1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
- 1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
- 1.2.9. XXX
- 1.3. Informazioni di carattere istituzionale
- 1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto
- Eventuali pareri ed autorizzazioni da richiedere occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali
- 1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto:
mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

a) studio di fattibilità si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITÀ DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO

PIANO URBANISTICO

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO
PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

Al momento attuale si ritiene che laddove si reperisse un armatore disposto ad utilizzare il porto di Taranto per un terminale Ro-Ro con le risorse locali, le banchine esistenti ed il personale esistente, cioè a dire senza investimenti aggiuntivi e per un traffico di piccole dimensioni la struttura portuale tarantina è di fatto pronta.

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro

2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto
140.000 fra container o camion e semirimorchi che utilizzano la tecnologia RO/RO fra traffico internazionale e cabotaggio laddove opportune iniziative imprenditoriali siano intraprese:
100.000 T.E.U. su rotte internazionali di secondo livello
40.000 T.E.U. sul cabotaggio nazionale e comunitario

- 2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.
- 2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

Caratteristiche di uno scalo per il traffico Roll-On/ Roll-Off

- Lay -out

Gli elementi principali che caratterizzano un terminale per il traffico Roll-On/ Roll-Off sono: la sua flessibilità (relativamente al cambiamento di destinazione dello scalo verso altre tipologie di traffico marittimo) ed il basso livello degli investimenti che esso comporta. Questi due elementi sono particolarmente importanti in presenza di un andamento incerto dei flussi di traffico.

La banchina dovrebbe essere localizzata in una parte particolarmente protetta del porto.

Al fine di offrire al terminale una maggiore flessibilità, potrebbe rendersi necessaria una rampa a ponte (di lunghezza compresa tra 25 e 50 metri, a seconda della differenza massima prevista tra il livello della banchina e quello di carico della nave). Questa soluzione permetterebbe, infatti, di accogliere anche navi dotate di una coda. Alternativamente il terminale potrebbe essere dotato di una rampa a ponte flessibile che permetterebbe di rendere meno rigida la conformazione della banchina rispetto a quella della nave. La possibilità inoltre di adottare una rampa a ponte flessibile e galleggiante, permetterebbe di spostare la stessa lungo la ban-

china e di essere utilizzata per navi dotate di una rampa laterale.

- Proposta di lay - out per il terminale di Taranto

Come si è evidenziato in precedenza la realizzazione di un terminale per il traffico Roll-on/Roll-off non richiede un elevato investimento in termini di beni strumentali. Questa caratteristica è ancor più evidente allorquando si prevede che le navi attratte dal porto non presenteranno caratteristiche particolari, come ad esempio la "coda". In questo caso è infatti possibile fare a meno della stessa rampa a terra, conformando il lato corto della banchina in modo tale da utilizzare la sola rampa della nave. A questo fine è necessario realizzare il così detto "scasso" sul lato corto della banchina. Lo "scasso" si opera scavando un piano inclinato verso l'acqua, che porta l'altezza della banchina dal livello del mare da 4-5 metri ad 1 metro. La larghezza del piano inclinato dovrà essere di circa 35 metri in modo da permettere anche alle navi dotate di una rampa laterale a poppa di posizionarsi con un angolo di 90° rispetto al lato corto della banchina (tale posizionamento è necessario al fine di rendere sicure le operazioni di carico e di scarico dei rimorchi). Il Terminale deve essere dotato anche di mezzi in grado di spostare i rimorchi durante le operazioni di carico e scarico.

- Superficie occupata dal terminale ed area destinata agli edifici per i servizi

La realizzazione di un terminale per il traffico Roll-on/Roll-off prevede, inoltre, l'adeguata recinzione del sito, insieme alla predisposizione di un servizio di sorveglianza delle aree interne destinate al parcheggio dei rimorchi in transito. Tale area dipende ovviamente dalle dimensioni del traffico annuale, dai picchi della domanda e dal tempo medio di sosta di un rimorchio. In questa fase dell'indagine, si possono fornire solo delle dimensioni indicative rispetto ai seguenti parametri : movimentazione annuale di 20.000 veicoli (pari ad una media di 75 pezzi per 265 giorni di attività), una sosta media di 3 giorni (supponendo giornaliera le linee nazionali e settimanali quelle internazionali).

Ipotizzando i suddetti parametri è possibile stimare un'area desti-

nata al parcheggio, alle manovre, alla sosta ed al passaggio dei rimorchi pari a 30.000 mq.

Il terminale dovrà essere dotato di un'area per la sede degli uffici , per le zone di ristoro ed i servizi igienici , per i parcheggi riservati al personale. Si renderà pertanto necessaria la costruzione di un edificio in grado di accogliere tutte le aree dei servizi al terminale, per il quale si può stimare necessaria la destinazione di 10.000 mq.

I lavori di sistemazione del sito prevedono inoltre la pavimentazione dell'area.

Tecnologia disponibile

Tenendo conto di quanto detto nel precedente paragrafo, in questa sede è impossibile definire in modo univoco le tecnologie impiegate dal progetto nella sua fase di gestione. Esse infatti dipendono sia dal costo opportunità della superficie disponibile (e tale costo può essere stimato solamente dopo aver scelto tutte le attività che si intendono svolgere all'interno del porto), sia dai risultati raggiunti in sede di stima della domanda. La stima della movimentazione potenziale del terminal è infatti necessaria per poter scegliere una tecnologia "capital intensive" e "land saving" (come quella del terminale di La Spezia) che comporterebbe elevati investimenti (che quindi sarebbe giustificata solo in presenza di una domanda elevata), oppure una tecnologia "land intensive" e "capital saving", che necessiterebbe di minori investimenti e che sarebbe opportuna in condizioni di incertezza o comunque di livello basso della domanda. Pertanto si procederà qui di seguito a fornire solo una descrizione indicativa delle operazioni legate alla movimentazione dei rimorchi e dei containers.

Traffico Roll-on/Roll-off

Le operazioni di carico e di scarico dei rimorchi possono essere sintetizzate nelle seguenti fasi:

- Arrivo del rimorchio
- Operazione di sganciamento del rimorchio dalla motrice nell'area di sosta temporanea
- Operazione di trasporto del rimorchio nella stiva della nave attraverso la motrice in dotazione al terminale.
- Operazione di sganciamento del rimorchio dalla motrice in dotazione al terminale.
- Ritorno della motrice in dotazione al terminale nel piazzale di sosta temporanea per ripetere l'operazione di trasporto nella stiva della nave.

L'utilizzo di due motrici per l'attività di carico permetterebbe di velocizzare la stessa operazione.

Le operazioni di scarico, speculari a quelle di carico nella fase svolta a terra, inizierebbero con l'attracco della nave e la predisposizione, all'occorrenza, della rampa a ponte galleggiante.

Le operazioni di carico e di scarico dei containers (su gomma, possono essere suddivise in tre fasi:

- Imbarco -

a) Presa in carico del contenitore

Il contenitore arriva al cancello di entrata e qui viene preso in carico e da questo momento inizia il periodo di custodia da parte del terminal fino al momento dell'imbarco.

Il terminal emette un documento che serve da ricevuta per la presa in carico (interchange)

b) Stoccaggio

Il contenitore viene inviato su un terrapieno dove viene impilato insieme ad altri contenitori in blocchi in generale suddivisi per nave, porto di destinazione e classe di peso. Il posizionamento

del contenitore viene eseguito alternativamente con differenti mezzi di sollevamento (carriponte, cavaliere o fork-lift) a seconda dello spazio a disposizione (l'adozione del fork-lift necessita di uno spazio maggiore per permettere al mezzo di passare tra i blocchi di containers).

c) Imbarco.

L'imbarco avviene in funzione del piano di carico della nave. Sulla base del piano di carico, della situazione di carico a bordo della nave al momento dell'inizio dell'operazione, della effettiva disponibilità dei contenitori ed infine della stabilità della stessa nave, il terminal calcola una sequenza di imbarco dei containers. I contenitori vanno da stockaggio a sottobordo con dei camion e vengono caricati a bordo con gru (tipo paceco o transtainer)

- Sbarco -

Questa operazione viene svolta con queste fasi:

- a) Sbarco. con la stessa modalità del piano di imbarco il terminal calcola la sequenza di sbarco.

Questa fase è in generale più veloce di quella di imbarco, perché si sbarcano normalmente interi blocchi di contenitori, mentre durante la fase di imbarco la determinazione della posizione precisa di ciascun contenitore può rallentare il lavoro.

Con questa fase il container viene preso in custodia dal terminal fino alla sua uscita.

b) Stoccaggio

Il container va da sottobordo alla zona di stoccaggio con dei camion e viene accatastato: se pieno, in base al tipo di prosecuzione (uscita via strada, via ferrovia o svuotamento all'interno del terminal); se vuoto, in base al tipo di contenitore (20 piedi, 40 piedi, per rinfuse, refrigerante, aperto, porta bombola ecc.).

c) Prosecuzione

Sulla base delle bolle di consegna ricevute, il terminal emette gli ordini di uscita.

Al momento del suo passaggio attraverso il cancello il contenitore viene consegnato al trasportatore e cessa la custodia da parte del terminal. Viene emesso un documento (interchange) che serve da ricevuta.

- Servizi ausiliari -

Tali servizi come lo svuotamento/riempimento all'interno dei magazzini, la conservazione e l'alimentazione dei containers frigoriferi, potrebbero essere forniti dallo stesso terminale di Taranto qualora la domanda richiedesse queste prestazioni.

Beni di investimento scelti

Traffico Roll-on/Roll-off

- 4 mezzi in grado di spostare i rimorchi durante le operazioni di carico e scarico
- 1 rampa a ponte galleggiante.

3.1.3. XXX

3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi

3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)

3.1.6. XXX

3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto

3.2.1./3.2.3. XXX

3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere

3.3.1./3.3.2. XXX

3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto

3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare

3.4.2.1. Spese per la manodopera

Traffico Ro/Ro

Per il processo di produzione relativo alla movimentazione dei rimorchi, supponendo l'apertura del terminal 24 ore al giorno e quindi tre turni di lavoro, è stato stimato un'impiego di 48 unità lavorative così suddivise per turno di lavoro:

- 1 coordinatore
- 5 autisti
- 4 assistenti alle operazioni di sganciamento
- 2 custodi
- 4 assistenti alle operazioni di imbarco e sbarco dei rimorchi, all'attracco della nave ed al posizionamento della rampa a ponte.
- 16 totale unità lavorative per turno

Al personale addetto alle operazioni di carico/scarico dei containers potrebbero essere affiancate da 24 unità lavorative (8 per

turno), impiegate in mansioni amministrative, gestione dell'Edp e dei servizi collocati nell'edificio compreso nel terminale (supponendo che alcuni servizi siano comuni al terminale containers).

- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
 - 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.
 - a) Costi
 - 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
 - 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
 - b) Rientri
 - 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
 - 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
 - 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utiliz-

zati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto

3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. **PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE
SENZA INTERVENTO**

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

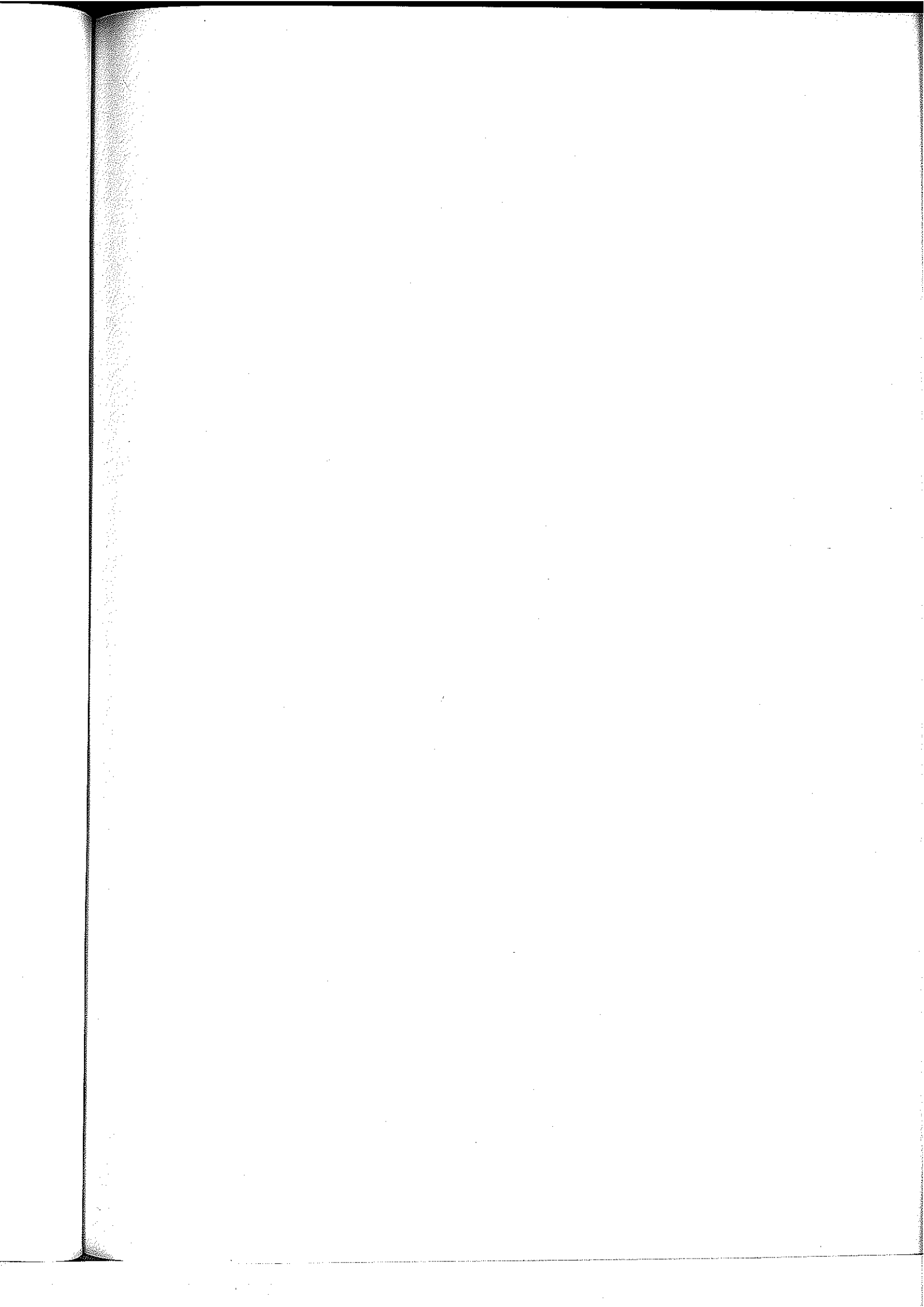
5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti



A 4.
SCHEDA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

- 1.1. Elementi di identificazione
- 1.1.1. XXX
- 1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
AZIENDE OPERANTI NEL SETTORE TRASPORTISTICO O
DELLA LOGISTICA INDUSTRIALE - MAGAZZINI SPECIA-
LIZZATI PORTUALI PER MERCI VARIE
- 1.1.3. Amministrazione proponente
- 1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)
- 1.1.5. Costo delle opere da realizzare
- 1.1.6. Finanziamento richiesto
- 1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti
- 1.1.8. XXX
- 1.2. Informazioni di carattere tipologico
- 1.2.1. XXX

- 1.2.2. Tipo di intervento proposto
- | | |
|------------------|-------|
| Nuovo | % |
| Completamento | % |
| Ampliamento | % |
| Ristrutturazione | % |
| Totale | 100 % |
- 1.2.3. Settore di intervento
- 1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
 Regione/i
 Provincia/e
 Comune/i Comune di Taranto
- 1.2.5./1.2.6.1. XXX
- 1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
 VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO
- 1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
 PIANO URBANISTICO
 PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO
 PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181
- 1.2.9. XXX

1.3. Informazioni di carattere istituzionale

1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto

1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative

Eventuali pareri ed autorizzazioni da richiedere occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto: mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

a) studio di fattibilità si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

- 2.1. L' intervento proposto
- 2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda
- 2.2. Quadro di riferimento programmatico
- 2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime
- 2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto
- 2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto
L' INIZIATIVA SI INTEGRA CON LE ATTIVITA' DI LOGISTICA INDUSTRIALE E DI DISTRIBUZIONE FISICA DELLE MERCI LA CUI ATTUAZIONE E' STATA PROPOSTA PER LA VALORIZZAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO
ESISTONO DIVERSE TIPOLOGIE DI INTERVENTI PROPONIBILI OGNUNA PER OGNI TIPO DI MERCE COME, AD ESEMPIO, IL CASO DI MAGAZZINI PER L' ELETTRONICA, L' ABBIGLIAMENTO O LA MECCANICA DI PRECISIONE
- 2.3. Analisi della domanda
- 2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto
Attualmente gli imprenditori del settore sono fra gli altri quelli aderenti alla Assodocks associazione di categoria aderente alla Confindustria, alla neo costituita Associazione dei Terminalisti Portuali con sede a La Spezia, ANIE, Associazione Nazionale Industrie Elettrotecniche ed Elettroniche, ASSINFORM Asso-

ciazione Costruttori Macchine Attrezzature per Ufficio e per il Trattamento delle Informazioni aderenti alla Confindustria, AN-CRA Ass. Naz. Commercianti Radio, Televisione, Elettrodomestici, Dischi ed Affini aderenti alla Confcommercio, FEDER-CHIMICA aderente alla Confindustria, Associazione Italiana del Commercio Chimico aderente alla Confcommercio, ANIMA, Federazione delle Associazioni Nazionali dell' Industria Meccanica, Varia ed Affine, UCIMU, Associazione Costruttori Italiani Macchine Utensili, Robot ed Automazione aderenti alla Confindustria.

2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro
Nel 1990 nel porto di Taranto, per le tipologie di merci quivi indicate, sono state sbarcate ed imbarcate le seguenti quantità (valori in migliaia di ton)

	TOTALE	ESTERO	OLTRE SUEZ SUD MEDIT.
Prodotti chimici	46,5	6,5	0
Macch., veicoli, altri prodotti manufatturati	117,8	104,1	97,7

3.326.907 tonnellate di merci varie sono invece state esportate o

importate dalle provioncie meridionali verso i paesi oltre Suez o del sud e dell' est del Mediterraneo.

- 2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto
Il grado di copertura della domanda da parte del porto di Taranto è quello che si può desumere dal precedente punto 2.4.2.

Offerta con intervento

- 2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti
- 2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto
Laddove le opportune iniziative imprenditoriali siano assunte, da qui a 10 anni, è ipotizzabile un flusso di traffico portuale in imbarco e sbarco da Taranto, pari ad almeno un ottavo del valore esposto al punto 2.4.2., per le importazioni ed esportazioni dalle provioncie meridionali verso i paesi oltre Suez e del suyd e dell' est del Mediterraneo.
- 2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.
- 2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

- 3.1. Descrizione tecnica
- 3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto
- 3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.
- 3.1.3. XXX
- 3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi
- 3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)
- 3.1.6. XXX
- 3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto
- 3.2.1./3.2.3. XXX
- 3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere
- 3.3.1./3.3.2. XXX
- 3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto
- 3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.
 - a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
 - b) Rientri
- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati

nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto

3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

Risorse impiegate dirette 438

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 5.
SCHEDA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

- 1.1. Elementi di identificazione
 - 1.1.1. XXX
 - 1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
AZIENDE OPERANTI NEL SETTORE DELLA PRIMA LA-
VORAZIONE E DELLA DISTRIBUZIONE DEI PRODOTTI
AGRICOLI REFRIGERATI
 - 1.1.3. Amministrazione proponente
 - 1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)
 - 1.1.5. Costo delle opere da realizzare
 - 1.1.6. Finanziamento richiesto
 - 1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti
 - 1.1.8. XXX
- 1.2. Informazioni di carattere tipologico
 - 1.2.1. XXX

- 1.2.2. Tipo di intervento proposto
- | | |
|------------------|-------|
| Nuovo | % |
| Completamento | % |
| Ampliamento | % |
| Ristrutturazione | % |
| Totale | 100 % |
- 1.2.3. Settore di intervento
- 1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
 Regione/i
 Provincia/e
 Comune/i Comune di Taranto
- 1.2.5./1.2.6.1. XXX
- 1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
 VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO
- 1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
 PIANO URBANISTICO
 PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO
 PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181
- 1.2.9. XXX
- 1.3. Informazioni di carattere istituzionale
- 1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto

1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative

1.4.1./1.4.3.

Occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto:
mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

- | | | | |
|--------------------------|-------|-------|---|
| a) studio di fattibilità | si_ / | no_ / | se <u>si</u> in data _____
aggiornato il _____ |
| b) progetto di massima | si_ / | no_ / | se <u>si</u> in data _____
aggiornato il _____ |
| c) progetto esecutivo | si_ / | no_ / | se <u>si</u> in data _____
aggiornato il _____ |

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

L' INIZIATIVA SI INTEGRA CON LE ATTIVITA' DI LOGISTICA E DI DISTRIBUZIONE FISICA DEI PRODOTTI AGRICOLI E DELLE DERRATE ALIMENTARI LA CUI ATTUAZIONE CONSENTIREBBE DI VALORIZZARE I PRODOTTI LOCALI E DI RIDURRE I COSTI DI DISTRIBUZIONE NELLE AREE LIMITROFE AL PORTO DI TARANTO

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Imprenditori del settore fra cui quelli aderenti all' Associazione Italiana Magazzini Generali e Frigoriferi e Depositari Conto terzi ASSODOCKS, ASSICA Associazione Industriali Carni, FEDERPESCA, Associazione PESCACONSERVE aderenti alla Confindustria, Ass. Naz. Esportatori Importatori Ortofrutticoli e Agrumari, Federazione Nazionale Operatori Grossisti Mercati Agricoli Alimentari, ANIPESCA Ass. Naz. Importatori Prodotti

della Pesca Conservati, , ANTIEPI Ass. Naz. Trasformatori Importatori Esportatori Prodotti Ittici, Ass Naz Industria e Commercio Carni e Bestiame, ANIDECOL Federazione Naz. Importatori di Caffè, coloniali ed Affini, aderenti alla Confcommercio ed alla neo costituita Associazione dei Terminalisti Portuali con sede a La Spezia

2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro
Nel 1990 nel porto di Taranto, per le tipologie di merci quivi indicate, sono state sbarcate ed imbarcate le seguenti quantità (valori in migliaia di ton)

	TOTALE	ESTERO	OLTRE SUEZ SUD MEDIT.
Prodotti agricoli ed animali vivi	96,2	70,0	6,3
Derrate alimentari e foraggere	70,0	59,0	7,7

Circa 10.000 tonnellate di pesce congelato attualmente movitate a Taranto da una ditta locale.

1448266 tonnellate di prodotti agricoli ed alimentari anche refrigerabili sono invece stati esportati o importati dalle provioncie

meridionali verso i paesi oltre Suez o del sud e dell' est del Mediterraneo.

- 2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

- 2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti
- 2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto

Laddove le opportune iniziative imprenditoriali siano assunte, da qui a 10 anni, è ipotizzabile un flusso di traffico portuale in imbarco e sbarco da Taranto, pari ad almeno un ottavo del valore esposto al punto 2.4.2., per le importazioni ed esportazioni dalle provioncie meridionali verso i paesi oltre Suez e del suyd e dell' est del Mediterraneo.

- 2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.
- 2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

Superficie lotto	Area coperta	mq 2800
	sotto pensilina	mq 1400
	Accosto	metri 300

3.1.3. XXX

3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi

3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)

3.1.6. XXX

3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto

3.2.1./3.2.3. XXX

3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere

3.3.1./3.3.2. XXX

3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto

3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.)
 - a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
 - b) Rientri
- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati

nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto

3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

Risorse impiegate dirette 186 persone

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 6.
SCHEMA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

1.1. Elementi di identificazione

1.1.1. XXX

1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
SCALO SPECIALIZZATO PER RINFUSE LIQUIDE

1.1.3. Amministrazione proponente

1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)

1.1.5. Costo delle opere da realizzare

1.1.6. Finanziamento richiesto

1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti

1.1.8. XXX

1.2. Informazioni di carattere tipologico

1.2.1. XXX

1.2.2. Tipo di intervento proposto

Nuovo	%
Completamento	%
Ampliamento	%
Ristrutturazione	%

Totale 100 %

- 1.2.3. Settore di intervento
- 1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
Regione/i
Provincia/e
Comune/i
- 1.2.5./1.2.6.1. XXX
- 1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO
- 1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
PIANO URBANISTICO
PIANO PARTICOLAREGIATO DEL PORTO DI TARANTO
PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181
- 1.2.9. XXX
- 1.3. Informazioni di carattere istituzionale
- 1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto
- 1.3.1.1./1.3.4. XXX
- 1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative
Eventuali pareri ed autorizzazioni da richiedere
occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla

Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto:
mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

- | | | | |
|--------------------------|-------|-------|---|
| a) studio di fattibilità | si_ / | no_ / | se <u>si</u> in data _____
aggiornato il _____ |
| b) progetto di massima | si_ / | no_ / | se <u>si</u> in data _____
aggiornato il _____ |
| c) progetto esecutivo | si_ / | no_ / | se <u>si</u> in data _____
aggiornato il _____ |

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

L' INIZIATIVA SI INTEGRA CON LE ATTIVITA' DI LOGISTICA INDUSTRIALE E DI DISTRIBUZIONE FISICA DELLE MERCI LA CUI ATTUAZIONE E' STATA PROPOSTA PER LA VALORIZZAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO - AVENDO IL PORTO DI TARANTO UN PESCAGGIO DI 14 METRI ED UN IMPORTANTE CAMPO BOE E' IPOTIZZABILE UN' ATTIVITA' DI TRASBORDO ED ALLIBO

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Attualmente sono impegnati nel settore fra gli altri gli imprenditori aderenti all' Unione Petrolifera ed Assocostieri, Ass.Naz. Depositi Costieri Olii Minerali, associazioni di categoria aderenti alla Confindustria

2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro

2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto
Taranto è uno dei primi porti italiani per rinfuse liquide, grazie alla raffineria ivi presente.
Nel 1990 nel porto di Taranto sono state sbarcate ed imbarcate le seguenti quantità di prodotti petroliferi (valori in migliaia di ton)

	TOTALE	ESTERO	OLTRE SUEZ SUD MEDIT.
--	--------	--------	--------------------------

Prodotti petroliferi	5899,7	3729,4	3330,0
----------------------	--------	--------	--------

Flusso di traffico ipotizzabile

Il flusso di traffico ipotizzabile è funzione della politica energetica del paese

- 2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.
- 2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

3.1.3. XXX

3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi

3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)

3.1.6. XXX

3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto

3.2.1./3.2.3. XXX

3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere

3.3.1./3.3.2. XXX

3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto

3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.)
 - a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
 - b) Rientri
- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati

nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto

3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 7.
SCHEDA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

1.1. Elementi di identificazione

1.1.1. XXX

1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
SCALO SPECIALIZZATO PER RINFUSE SOLIDE

1.1.3. Amministrazione proponente

1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)

1.1.5. Costo delle opere da realizzare

1.1.6. Finanziamento richiesto

1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti

1.1.8. XXX

1.2. Informazioni di carattere tipologico

1.2.1. XXX

1.2.2. Tipo di intervento proposto

Nuovo	%
Completamento	%
Ampliamento	%
Ristrutturazione	%

Totale 100 %

- 1.2.3. Settore di intervento
- 1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
 Regione/i
 Provincia/e
 Comune/i Comune di Taranto
- 1.2.5./1.2.6.1. XXX
- 1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
- VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO
- 1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
 PIANO URBANISTICO
 PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO
 PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181
- 1.2.9. XXX
- 1.3. Informazioni di carattere istituzionale
- 1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto
- 1.3.1.1./1.3.4. XXX
- 1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative
- Occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla

Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali.

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto:
mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

- | | | | |
|--------------------------|-------|-------|---|
| a) studio di fattibilità | si_ / | no_ / | se <u>si</u> in data _____
aggiornato il _____ |
| b) progetto di massima | si_ / | no_ / | se <u>si</u> in data _____
aggiornato il _____ |
| c) progetto esecutivo | si_ / | no_ / | se <u>si</u> in data _____
aggiornato il _____ |

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

L' INIZIATIVA SI INTEGRA CON LE ATTIVITA' DI LOGISTICA INDUSTRIALE E DI DISTRIBUZIONE FISICA DELLE MERCI LA CUI ATTUAZIONE E' STATA PROPOSTA PER LA VALORIZZAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO - MOLTE MERCI E' POSSIBILE IPOTIZZARE UNA PRIMA LAVORAZIONE DI RAFFINAZIONE, OMOGENEIZZAZIONE, DESOLFORAZIONE, MISCELAZIONE PER ADEGUARE IL PRODOTTO ALLE VARIE ESIGENZE DEGLI UTILIZZATORI - AVENDO IL PORTO DI TARANTO UN PESCAGGIO DI 14 METRI E GRANDE DISPONIBILITA' DI BANCHINE E' IPOTIZZABILE UN' ATTIVITA' DI TRASBORDO ED ALLIBO

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Sono impegnati nel settore alcuni imprenditori fra cui quelli associati all' ASSORECUPERI, ANCE, ASSOCEMENTO, ANDIL Ass.Naz. Industriali Laterizi, FEDERCERAMICA, ASSOPIA-

STRELLE, ASSOVETRO aderenti alla Confindustria ed all' ASSOCARBONI, Associazione Nazionale Importazione e Commercio Carboni, Associazione Importatori Fertilizzanti aderenti alla Confcommercio.

2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro

Taranto è il maggior porto rinfusiero Italiano ed uno dei maggiori del Mediterraneo grazie alla sua ben nota attività siderurgica e petrolifera

Nel 1990 nel porto di Taranto, per le tipologie di merci quivi indicate, sono state sbarcate ed imbarcate le seguenti quantità (valori in migliaia di ton)

	TOTALE	ESTERO	OLTRE SUEZ SUD MEDIT.
Combust. Minerali solidi	5261,9	5148,6	1139,4
Minerali e Cascami per la metallurgia	12605,8	12256,4	4448,5
Prodotti metallurgici	5608,7	1656,4	744,3
Minerali greggi o manufat., mater.- costruz.	758,1	307,9	307,1
Concimi	9,6	2,7	2,7

56192378 tonnellate di rinfuse minerarie, solide liquide ed assimilabili, prodotti della metallurgia, derivati dalla distillazione del petrolio e del carbone sono stati esportati ed importati dalle provincie meridionali verso i paesi oltre Suez e del sud e dell' est del Mediterraneo.

Un importante gruppo imprenditoriale locale sbarca a Taranto carbone che distribuisce ad impianti termici industriali ubicati nelle regioni vicine

- 2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

- 2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti
- 2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto
Laddove le opportune iniziative imprenditoriali siano assunte è ipotizzabile di qui a 10 anni un incremento della movimentazione conto terzi delle rinfuse liquide e solide industriali fino a 600.000 tonnellate annue
- 2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.
- 2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

3.1.3. XXX

3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi

3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)

3.1.6. XXX

3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto

3.2.1./3.2.3. XXX

3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere

3.3.1./3.3.2. XXX

3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto

3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.
 - a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
 - b) Rientri
- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati

nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto

3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

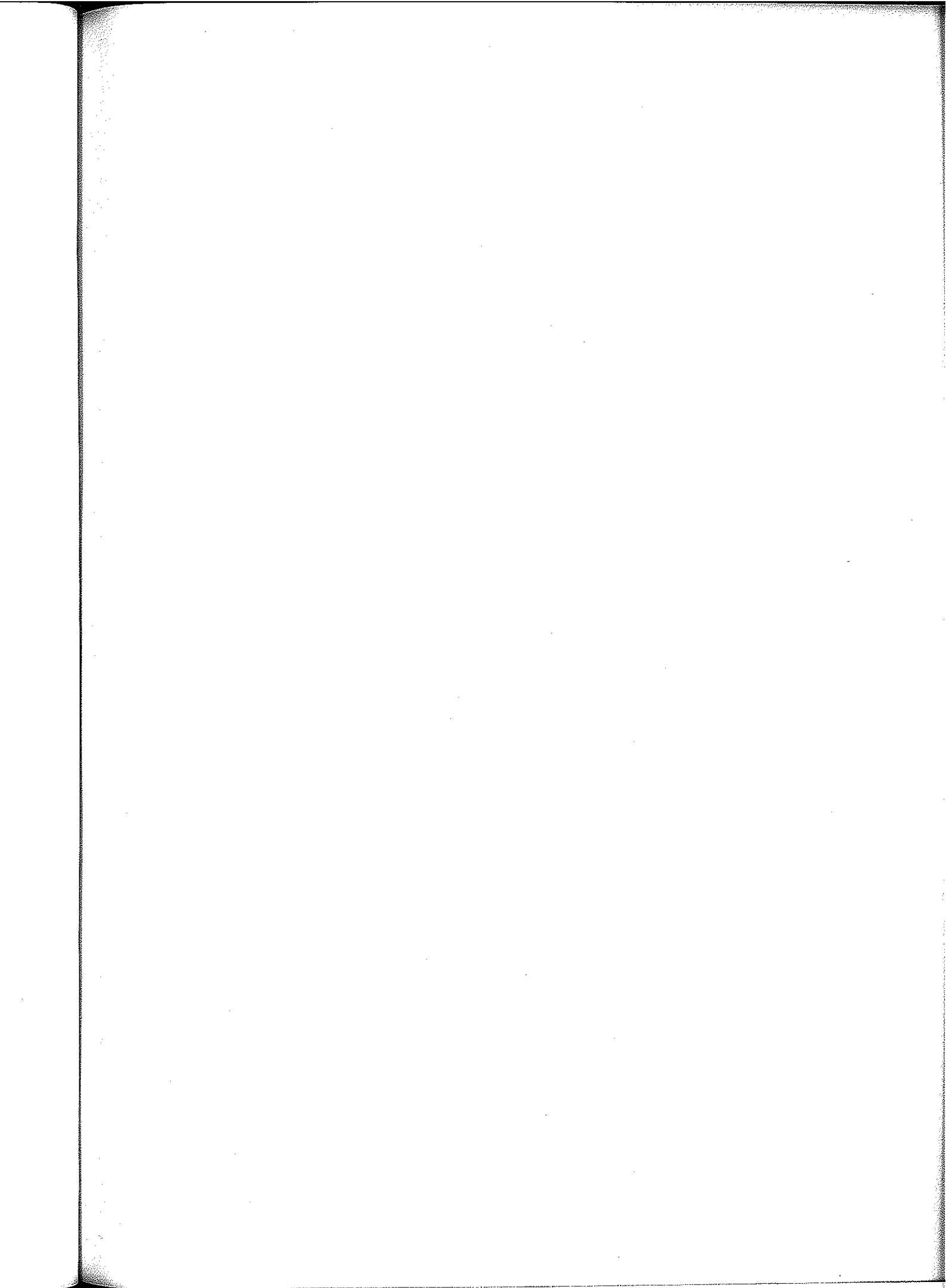
5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti



A 8.
SCHEMA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

- 1.1. Elementi di identificazione
- 1.1.1. XXX
- 1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
SCALO PORTUALE SPECIALIZZATO NELLA MOVIMENTAZIONE DI MEZZI DI TRASPORTO, MOTORI, AUTOMOBILI ED ALTRI VEICOLI E LORO PEZZI DI RICAMBIO
- 1.1.3. Amministrazione proponente
- 1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi accantonati)
- 1.1.5. Costo delle opere da realizzare
- 1.1.6. Finanziamento richiesto
- 1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti
PREVALENTEMENTE FINANZIAMENTI PRIVATI ma anche fondi derivati da:
Legge 1 marzo 1986, n. 64, recante disposizioni relative alla "Disciplina organica dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno" (G.U. 14 marzo 1986, n. 61),
Legge 15 maggio 1989, n. 181, recante disposizioni relative alla "Conversione in legge con modifiche del Decreto Legge 1^ aprile 1989, n. 120, recante misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia" (G. 30 giugno 1989, n.151)

Legge 28 febbraio 1986, n. 44, recante disposizioni relative alla "Conversione in legge con modifiche del Decreto Legge 30 dicembre 1985, n. 786, concernente misure straordinarie per la promozione e lo sviluppo dell'imprenditorialità nel Mezzogiorno (G.U. 1 marzo 1986, n. 50)

1.1.8. XXX

1.2. Informazioni di carattere tipologico

1.2.1. XXX

1.2.2. Tipo di intervento proposto

Nuovo	%
Completamento	%
Ampliamento	%
Ristrutturazione	%

Totale	100 %
--------	-------

1.2.3. Settore di intervento

1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto

Regione/i

Provincia/e

Comune/i

Comune di Taranto

1.2.5./1.2.6.1. XXX

1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITÀ DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO

1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si

inquadra l' intervento proposto
PIANO URBANISTICO
PIANO PARTICOLAREGIATO DEL PORTO DI TARANTO
PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181

1.2.9. XXX

1.3. Informazioni di carattere istituzionale

1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto

1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative

Laddove lo stabilimento debba essere ubicato in zona portuale occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto: mesi

Una prima attività di movimentazione vetture potrebbe aversi già con la semplice recinzione di un piazzale vigliato.

Per lavori più articolati occorrerebbero uffici e capannoni coperti adeguati alla bisogna.

1.4.5.

Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

- a) studio di fattibilità si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____
- b) progetto di massima si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____
- c) progetto esecutivo si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

L' INIZIATIVA SI INTEGRA CON LE ATTIVITA' DI LOGISTICA INDUSTRIALE E DI DISTRIBUZIONE FISICA DELLE MERCI LA CUI ATTUAZIONE E' STATA PROPOSTA PER LA VALORIZZAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Sono impegnati nel settore alcuni imprenditori fra cui quelli aderenti all' UNRAE Unione Rappresentanti Autoveicoli Esteri, una associazione aderente alla Confcommercio che a sede a Roma in via di Villa Albani 12. I costruttori nazionali aderiscono all' ANFIA Ass. Naz. Industrie Automobilistiche, derente alla Confindustria

Per la realizzabilità del progetto occorre coinvolgere aziende automobilistiche orientali interessate al mercato mediterraneo e vice

versa.

- 2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

La riduzione delle barriere protezionistiche nel settore automobilistico dopo il '93 e gli accordi internazionali Europa Giappone porteranno ad un sempre maggiore movimento di navi contenenti vetture nuove da oriente e dirette verso l' Europa ed il Mediterraneo.

Quando si fa riferimento ai veicoli ci si riferisce anche a mezzi movimento terra o ad altre macchine semoventi.

Gli industriali europei del settore hanno deciso di contrastare la concorrenza asiatica dei produttori di autovetture fissando delle quote ammissibili di auto importate in Europa.

Tali quote saranno sempre più aumentate fino a pervenire ad una quasi totale liberalizzazione, per cui le prospettive di importazioni di auto da oriente sono elevate.

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

- 2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

- 2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro
Nel 1990 dalle provincie del Mezzogiorno e della Sicilia, verso i paesi del sud e dell' est del mediterraneo ed oltre Suez, risultano importati 7779 fra trattori ed autoveicoli ed esportati 8326

Il movimento totale di veicoli in importazione ed esportazione dall' Italia nel 1988 è stato il seguente:

	import	export
autoveicoli	1106903	746398
trattori	10961	44134
di cui dal		
Giappone	3363	4098
Corea	3321	114
Grecia	5780	
Unione Sovietica	1926	287
Libia	2951	
Egitto	2790	
Etiopia		538
Somalia		292
Arabia Saudita		459

Tenuto conto della prossima ubicazione a Melfi di un grande stabilimento Fiat, non si esclude la possibilità di un movimento di vetture ivi originato.

- 2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

- 2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti
- 2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto

Senza voler considerare l' ipotesi di Melfi è possibile prevedere circa 20000 vetture ed 20000 trattori in importazione ed esportazione dalle provincie meridionali verso i paesi oltre Suez ed i

paesi dell' est e del sud del Mediterraneo da qui a 10 anni laddove le opportune iniziative imprenditoriali siano assunte.

2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.

2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

I principali vantaggi del progetto sono rappresentati dalle opportunità occupazionali dello stesso e dall' esiguità degli investimenti richiesti per la sua realizzazione.

Per una prima lavorazione di questo tipo di merci l' unico investimento richiesto è rappresentato da una recinzione, dalla vigilanza e da alcuni locali adibiti ad uffici.

Oltre ai vantaggi occupazionali presentati in questa scheda si ritiene che vi possano essere degli importanti vantaggi rappresentati dalla conversione del settore trasportistico di lamiera e tubi via terra dello stabilimento siderurgico in imprese per il trasporto via strada di autovetture.

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

Lo scalo specializzato per le autovetture può essere comodamente ubicato all' interno del Molo Polisettoriale, in una parte di esso non vicina alla banchina, dandosi la particolare natura semovente delle merci in questione.

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

Il porto di Taranto può riservare al movimento dei veicoli piazzali per almeno 150.000 mq. Tenuto conto che l' ingombro medio di una vettura è pari a 2 m per 4,5 e che almeno un terzo dello spazio deve essere lasciato per la manovra dei mezzi si può dedurre che un tale piazzale avrà una capacità di almeno 11.000 vetture.

Si sono riscontrate differenti filosofie nella movimentazione delle automobili che a Livorno ed in altri porti italiani vengono stoccate su piazzale.

A Savona esse sono accolte fra l' altro in un autosilo prospiciente il porto. Si tratta di una costruzione di quattordici piani, collegati da rampe percorribili dalle autovetture. Tratta in genere auto nuove prodotte in Piemonte, che vengono caricate su unità specializzate.

L'Autosilo di Savona S.p.A. è la società che gestisce questo immobile. Esso ha una capacità di 3000 veicoli distribuiti tra il piano terra, un piano rialzato, tredici piani tipo ed il piano di copertura.

I viaggi intercontinentali delle automobili avvengono su grandi navi specializzate adibite solo al trasporto di veicoli nuovi di fabbrica. Si tratta di navi con ponti ribassati, per guadagnare spazio

e chiusi per evitare gli effetti della salsedine.

Le auto, giunte con questo tipo di mezzi, nel continente di destinazione, esse vengono caricate su camion, treni o imbarcate su traghetti normali, talvolta noleggiati per fare un carico completo di auto nuove, nei quali raggiungono la destinazione finale o quanto meno altri porti dove poi sono imbarcate su camion o su treno per raggiungere la destinazione finale.

Uno scalo specializzato per la movimentazione delle vetture comporta delle lavorazioni al contorno che possono rappresentare un

grosso volano per l' occupazione Tarantina. Si pensi a:

- deceratura delle macchine in arrivo
- lavorazioni finali di vetture:
- apposizioni di marchi
- adeguamento alla normativa di fari, fanali e cinture di sicurezza e tubi di scarico
- gestione delle scorte: mentre la nave è in viaggio si possono gestire gli ordini assegnando i vari lotti di vetture ai vari paesi di destinazione finale, tenendo conto di tipo, modello, cilindrata, colore ed accessori opzionali
- collaudi ed omologazioni
- formazione del personale di vendita della ditta importatrice nel settore sia commerciale che dell' assistenza post vendita e della manutenzione.

3.1.3. XXX

3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi

3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)

- 3.1.6. XXX
- 3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto
- 3.2.1./3.2.3. XXX
- 3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere
- 3.3.1./3.3.2. XXX
- 3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto
- 3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX
- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera

Oltre alla manodopera necessaria per le lavorazioni specializzate sulle vetture, questa attività vedrebbe impegnati i lavoratori portuali per l' imbarco e lo sbarco delle vetture e la loro messa a piazzale ed altro personale per lo scarico ed il carico di treni e camion porta vetture.
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi

- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.
- a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
- b) Rientri
- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)
- 3.6. Piano finanziario
- 3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto
- 3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti,
con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 9.
SCHEDA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

1.1. Elementi di identificazione

1.1.1. XXX

1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
LEGNO, PRODOTTI IN LEGNO, CARTA, CARTONI ED
ALTRI PRODOTTI DERIVATI DALLA CELLULOSA

1.1.3. Amministrazione proponente

1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)

1.1.5. Costo delle opere da realizzare
Costo totale dell' investimento: circa 3,5 miliardi di lire

I costi dell'edificio e della pavimentazione esterna, realizzati secondo le metodologie proposte, comprensivi del sistema di drenaggio arrivano a 400.000 lire a m². Si ritiene che un edificio simile a quello proposto, costruito con metodi convenzionali, sarebbe risultato costare 650.000 lire a m².

Raggiungere i costi qui menzionati riduce la durata di vita del progetto a meno dei 50 anni solitamente previsti per gli edifici portuali. Ma si deve considerare che gli affari portuali cambiano rapidamente, e molti clienti preferiscono investire all' inizio meno capitale, che può essere ammortizzato in un breve periodo, piuttosto che avere una costruzione più costosa e durevole ma che sopravvive al suo uso.

- 1.1.6. Finanziamento richiesto
- 1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti
- 1.1.8. XXX
- 1.2. Informazioni di carattere tipologico
- 1.2.1. XXX
- 1.2.2. Tipo di intervento proposto
- | | |
|------------------|--|
| Nuovo | % |
| Completamento | % |
| Ampliamento | % |
| Ristrutturazione | % |
| Totale | <hr style="width: 50px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 100 % |
- 1.2.3. Settore di intervento
- 1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
 Regione/i
 Provincia/e
 Comune/i Comune di Taranto
- 1.2.5./1.2.6.1. XXX
- 1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO

- 1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
PIANO URBANISTICO
PIANO PARTICOLAREGIATO DEL PORTO DI TARANTO
PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181
- 1.2.9. XXX
- 1.3. Informazioni di carattere istituzionale
- 1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto
- 1.3.1.1./1.3.4. XXX
- 1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative
- Laddove lo stabilimento debba essere ubicato in zona portuale occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali
- 1.4.1./1.4.3.
- 1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto: mesi
Con le caratteristiche quivi descritte il magazzino può essere operativo in soli cinque mesi e mezzo comprensivi della progettazione.

1.4.5.

Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

a) studio di fattibilità si _ / no _ / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si _ / no _ / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si _ / no _ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

L' INIZIATIVA SI INTEGRA CON LE ATTIVITA' DI LOGISTICA INDUSTRIALE E DI DISTRIBUZIONE FISICA DELLE MERCI LA CUI ATTUAZIONE E' STATA PROPOSTA PER LA VALORIZZAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Come è noto a Taranto esiste il Deposito della società Feltrinelli, ubicato in zona paraportuale, che accoglie ogni mese circa il carico di una nave di legname.

Imprenditori del settore impegnati nel ramo sono, fra gli altri quelli aderenti a Federlegno Arredo, ASSOCARTA, ASSOGRAFICI associazioni di categoria aderenti alla Confindustria, ed a Federazione Nazionale Distributori all' Ingrosso di Carta, Federazione Naz. Commercianti Legno aderenti alla Confcommercio

- 2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni
- 2.4. Analisi dell' offerta
- Offerta senza intervento
- 2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti
- 2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro
Nel 1990 si sono avute 349.080 tonnellate di legno, carta e prodotti forestali in esportazione ed importazione dalle provinzioni meridionali verso i paesi oltre Suez e del sud e dell' est del Mediterraneo
Circa una dozzina di navi scalano il porto di Taranto per sbarcare legname destinato ad un importante deposito ubicato in zona periportuale ed appartenente ad una primaria ditta nazionale
- 2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto
- Offerta con intervento
- 2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti
- 2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto
E' ipotizzabile un flusso di traffico pari ad un 12esimo del valore esposto al precedente punto 2.4.2.
- 2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.
- 2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

La scelta del sito del deposito dipende dalla portanza del terreno. Un sito vicino alla banchina può ridurre i costi di trasporto ma può fare aumentare i costi di preparazione del terreno a causa della portanza ridotta.

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

Superficie lotto Area coperta mq 8100 Area scoperta mq 16000

Le esigenze di base di un edificio, usato per il deposito e distribuzione di carta, cartoni e prodotti simili sono descrivibili come segue:

- costruzione di un edificio, con una doppia struttura a capriate parallele, esteso approssimativamente 135 m per 60 m ricoperto di un solo strato di rivestimento in acciaio profilato
- numero minimo di colonne interne per ottenere un grande spazio senza ostacoli
- l'altezza di 8.5 m
- 10 porte scorrevoli di 7 m. di apertura e 6 m. di altezza con un sistema per fermare la polvere
- un pavimento in grado di sopportare un peso di 7 tonnellate m²

L'uso di un solo strato di rivestimento in acciaio profilato ha

parecchi vantaggi. Con meno peso si può costruire l'intelaiatura avendo così fondamenta più leggere. Ciò permette inoltre più flessione e quindi un migliore adattamento al terreno se questo non è molto stabile come spesso avviene in aree marittime. Anche il tempo necessario per la costruzione è ridotto.

Il sito e la pavimentazione del magazzino devono avere una portanza adatta a sostenere il peso del legname impilato.

Oggi esistono sistemi diversi da quelli tradizionali che offrono la possibilità di ridurre i costi nell'ordine del 30% mediante l'uso di rivestimenti atti a rafforzare i sistemi di pavimentazione esistenti.

Aspetti tecnici del progetto

Tutti i prodotti forestali e quelli derivanti dal legno e dalla cellulosa, quali carta e cartoni hanno bisogno di un speciale trattamento per la lavorazione ed il magazzinaggio. In generale più raffinati sono i prodotti e più sofisticati sono i trattamenti richiesti.

Uno scalo per prodotti forestali e per i suoi derivati può dover provvedere ad un' ampia serie di carichi o semplicemente a un prodotto specifico. Il trattamento di ciascun tipo di carico può rilevarsi notevolmente differente.

Logicamente l'esigenza principale deve essere sempre la sicurezza del carico nella movimentazione del prodotto dalla stiva alla destinazione e vice versa.

Il danneggiamento del carico deve essere evitato a tutti i costi e molti produttori insistono nelle loro richieste non solo per evitare il danno materiale dei loro prodotti ma, in particolare per questo tipo di merce, per mantenerne la purezza e la pulizia.

I prodotti forestali e i loro derivati arrivano tramite una grande varietà di navi, con una grande varietà di misure e pezzature, e con diverse tipologie di movimentazione. Per il carico si impie-

gano sia mezzi di sollevamento che attrezzature ro/ro. Specie per tale seconda via di movimentazione occorre un ampio piazzale di manovra.

Come per la progettazione di ogni scalo specializzato il punto di inizio per il progetto di un terminale deve essere l'analisi dell'arrivo della nave al porto e la struttura alla quale si può ormeggiare. Da questo punto di vista a Taranto non vi dovrebbero essere particolari problemi.

La movimentazione dei carichi dipende da come il carico è stato immagazzinato sulla nave. I metodi più usati sono i seguenti:

- rimorchio
- muletto o fork lift
- pianale ro/ro
- cassette

Quest'ultimo metodo è un'alternativa sempre più usata al posto del pianale, esso comprende:

- un rimorchio a ruote con sterzo idraulico e con una capacità di sollevamento di 65 tonnellate
- la cassetta, provvista di un piano piatto per il contenimento del carico. Una volta vuota essa è facilmente accastabile in senso verticale con altre cassette
- un trattore che può essere dello stesso tipo di quello usato per il pianale ro/ro

I vantaggi di questo sistema includono minori investimenti di capitali in quanto le cassette sono prive di ruote e il rimorchio è unito al carico solo durante il trasporto. La manipolazione del carico si riduce in quanto i prodotti rimangono sulle cas-

sette e si riduce così la possibilità dei danni al prodotto. L'immagazzinamento delle cassette sia sulla nave sia a terra prende meno spazio e le cassette possono essere accatastate in blocchi risparmiando considerevoli spazi di immagazzinamento. I costi di manutenzione sono minimi e i bilanci relativi possono essere quindi stornati per i rimorchi.

Requisiti del deposito

I prodotti come la carta di giornale generalmente richiedono l'uso di depositi coperti. Per questi come per altri materiali sensibili alle condizioni ambientali vanno attentamente considerati i seguenti aspetti del magazzino:

- **scelta del sito:** esso può comprendere depositi o sistemi di accatastamento che permettono l'accesso a ciascun imbarco, esso richiede ampiezza di passaggi adatti alle manovre dei fork lift e dei camion. E' importantissimo mantenere nel costruire la flessibilità progettuale che consenta in futuro di cambiare sistemi di immagazzinamento
- **altezza del deposito:** viene determinata in primo luogo dall'altezza delle attrezzature di movimentazione usate per sollevare il prodotto con sicurezza e anche sulla base dei sistemi di immagazzinamento
- **tipo d' immagazzinamento:** i carichi si possono immagazzinare direttamente a terra, caricati su cassette o su altri equipaggiamenti a piano piatto o possono essere posti in scaffali
- **piano di carico:** prodotti come la carta di giornale e le tavole spesse sono molto pesanti e quando sono accatastati possono realizzare grossi pesi sulla superficie del pavimento
- **ambiente:** i prodotti cartacei sono usati in industrie dove igiene e pulizia sono della massima importanza. Depositi di questo tipo devono essere asciutti, privi

di polvere, puliti, dotati di installazioni idonee per deumidificare e riумidificare, paratie ad aria calda ed altri sistemi elettrici e meccanici idonei a mantenere il giusto livello di umidità ed a ridurre al minimo le insidie della polvere. Il deposito comunque deve essere ubicato in un'area dove l'ambiente esterno sia il più possibile incontaminato

- **accesso:** le porte principali devono essere leggere, manovrabili e si devono aprire soltanto per il tempo sufficiente a far passare il carico, le porte secondarie devono essere a schermo. Entrambe sono necessarie per minimizzare l'influenza dell'ambiente esterno sulle condizioni del deposito
- **circolazione interna:** concettualmente tutti i veicoli con motore a combustione non dovrebbero aver accesso nell'area di deposito ad ambiente controllato. Ma, nella maggior parte dei casi i mezzi atti ad accatastare i carichi sono fork lift o cassette. Il sistema di deposito all'interno del capannone non dovrebbe soltanto permettere i movimenti al minimo, ma anche l'area immediatamente circostante dovrebbe essere progettata in modo da permettere la movimentazione nella maniera più rapida e possibile. L'uso dei veicoli a trazione elettrica riduce le emissioni. Esso tuttavia richiede lo spazio per le strutture di ricarica delle batterie
- **circolazione esterna:** per la circolazione esterna è importante il pavimento esterno ma è altresì necessario provvedere ad un adeguato sistema di scarichi e ad un efficiente sistema di drenaggio. Infatti il fango può essere dannoso per il carico. Le aree esterne devono anche essere provviste con adeguata illuminazione adatta a tutte le stagioni e ad operazioni sulle 24 ore
- **protezioni:** adatte barriere o colonne antifurto dovrebbero essere installate ove necessario allo scopo di proteggere da qualsiasi danno tanto il carico quanto la struttura dell'edificio, esse non dovrebbero comunque interferi-

re con le operazioni di movimentazione

- **sicurezza:** ancora una volta la facilità di accesso e di circolazione nell'aria di deposito deve sposarsi con la necessità di proteggere il prodotto contro il furto, il vandalismo ed il fuoco. I sistemi di annaffiamento sono costosi e i costi dei danni causati dall'acqua possono, per il particolare tipo di materiale, superare quelli del fuoco. Provvedersi di un guardiano in loco può spesso risultare più efficace
- **infrastrutture:** ogni area di deposito avrà bisogno delle proprie particolari infrastrutture comprendenti uffici, laboratori, aree di ricarica di batterie ed uffici di ricevimento per i guidatori. Tutte queste infrastrutture dovrebbero essere progettate il più economicamente possibile in termini di spazio e collegate in modo da facilitare piuttosto che intralciare il flusso del traffico.

3.1.3. XXX

3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi

3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)

3.1.6. XXX

3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto

3.2.1./3.2.3. XXX

3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere

3.3.1./3.3.2. XXX

- 3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto
- 3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX
- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.
 - a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria

b) Rientri

- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

- 3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto
- 3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

- 3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta
Vedi il paragrafo 1.1.5.

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

- 3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

- 3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 10.
SCHEDA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

- 1.1. Elementi di identificazione
- 1.1.1. XXX
- 1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
STAZIONE MARITTIMA DI SERVIZIO AL TRASPORTO
PASSEGGERI CROCELISTICO E DA TRAGHETTI
- 1.1.3. Amministrazione proponente
- 1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)
- 1.1.5. Costo delle opere da realizzare
Costo dell' intervento GL 5
- 1.1.6. Finanziamento richiesto
- 1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti
Speciali provvidenze previste per il settore
- 1.1.8. XXX
- 1.2. Informazioni di carattere tipologico
- 1.2.1. XXX

- 1.2.2. Tipo di intervento proposto
- | | |
|------------------|-------|
| Nuovo | % |
| Completamento | % |
| Ampliamento | % |
| Ristrutturazione | % |
| Totale | 100 % |
- 1.2.3. Settore di intervento
- 1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
 Regione/i
 Provincia/e
 Comune/i Comune di Taranto
- 1.2.5./1.2.6.1. XXX
- 1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
 VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO
- 1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
 PIANO URBANISTICO
 PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO
 PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181
- 1.2.9. XXX
- 1.3. Informazioni di carattere istituzionale
- 1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto

1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative

Occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto:
mesi

Tempi di approntamento progetto 12 mesi

Tempi di realizzazione 18 mesi

Da un'intervista condotta con un gruppo imprenditoriale si può ipotizzare un inizio del servizio traghetti per Catania già dal 1992.

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

a) studio di fattibilità si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto
L' INIZIATIVA CONSENTIREBBE SI SFRUTTARE LE POTENZIALITA' TURISTICHE OFFERTE DALL' AREA TARANTINA

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Imprenditori impegnati nel settore sono, fra gli altri, quelli aderenti alla Confitarma associazione di categoria aderente alla Confindustria

Oggi esistono alcune prospettive per riaprire un traffico passeggeri nel porto. A tal fine è indispensabile disporre di una stazione marittima simile all' attuale ma probabilmente con qualche requisito in più.

Al momento attuale è in corso di realizzazione una iniziativa imprenditoriale privata finalizzata alla realizzazione di una linea di

navigazione regolare Taranto Catania. Lo scalo traghetti per la Sicilia può quindi ritenersi una ipotesi di prossima realizzazione.

Non esiste invece alcuna proposta di utilizzare Taranto come scalo per crociere turistiche.

Le altre attività quivi ipotizzate sono da realizzare attraverso un'opera di promozione presso armatori, spedizionieri ed agenzie di viaggio.

2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l'intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell'intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

2.4. Analisi dell'offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell'offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro

2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l'offerta prevista in assenza dell'intervento proposto

Offerta con intervento

2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell'offerta di beni e/o servizi generata dall'intervento proposto

Sicilia

Al momento attuale un ampio studio sulla possibilità di attuare un

traffico traghetti Taranto Sicilia è stato compiuto dal gruppo di imprenditori sopra citati.

Essi hanno svolto una indagine con oltre 11.000 interviste a camionisti ed altri operatori del trasporto, ed altre serie di interviste altrettanto dettagliate a seguito delle quali è emersa la fattibilità di una linea navale Taranto Catania.

I dati non sono disponibili trattandosi di informazioni private acquisite nel corso di un'indagine svolta per proprio conto per fini aziendali.

Laddove si istaurasse comunque una linea privata Taranto Catania, magari con scalo intermedio a Crotona ed una linea Taranto Grecia sarebbe indispensabile disporre di una struttura in grado di ricevere contemporaneamente almeno due navi traghetto di grandi dimensioni.

Crociere

La città di Taranto laddove opportunamente stimolata potrebbe rappresentare un polo molto interessante per il turismo crocieristico di lusso.

Le navi da crociera navigano prevalentemente di notte e sostano di giorno nei porti vicini a località che abbiano una valenza turistica.

I passeggeri sbarcati a terra rappresentano una interessantissima fonte di valuta.

In un'ipotetica rotta Grecia - Tirreno - Francia - Spagna, Taranto può rappresentare uno scalo ideale più vantaggioso di Bari o Brindisi in termini di rotta.

Taranto offrirebbe se stessa, col museo della Magna Grecia, il Cappellone barocco di San Cataldo, il Ponte Girevole, Grottaglie con le ceramiche, il barocco leccese, le grotte di Castellana ed i monumenti del romanico pugliese.

I porti toccati dalle principali compagnie crocieristiche nel Mediterraneo e nel vicino atlantico sono, fra gli altri, Casablanca, Tangeri, Gibilterra, Cadice, Lisbona, Cartagena, Malaga, Ibiza, Palma di Maiorca, Ajaccio, St. Tropez, Genova, Civitavecchia, Napoli, Capri, Sorrento, Lipari, Palermo, Tunisi, Gabs, Malta, Catania, Salerno, Bari, Venezia, Dubrovnik, Corinto, Pireo, Volos, Cavala, Varna, Istanbul, Odessa, Yalta, Mudania, Kushadasi, Limassol, Ashdod, Port Said, Alessandria.

E vero che alcuni di questi porti sono lo scalo per visitare altre località vicine, come nel caso di Civitavecchia per Roma, o Ashdod per Israele, ma è altrettanto vero che molti dei porti qui citati hanno un richiamo, da un punto di vista turistico, inferiore a quello che potrebbe avere Taranto.

Anche in questo caso i soggetti indicati in altra parte del presente lavoro dovrebbero promuovere questa opportunità per il porto di Taranto. Ai soggetti suggeriti potrebbe sicuramente affiancarsi l'Ente Provinciale per il Turismo.

Grecia

Taranto è stata per un brevissimo lasso di tempo terminale di una linea di traghetti con la Grecia. L'esperimento effettuato dalla Olympic Ferries nel 1987 è durato poco. Sono comprensibili i motivi che avevano spinto l'armatore ad aprire questa linea che aveva molte caratteristiche per diventare duratura: infatti Taranto rispetto a Brindisi ha un accesso autostradale estremamente facilitato per chi proviene dal nord ed un accesso stradale molto più vantaggioso per chi proviene dalla Calabria, dalla Basilicata e da parte della Campania, inoltre Brindisi in alcuni periodi raggiunge punte importanti di saturazione.

- 2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.
- 2.4.7. Valenza dell'intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

La scelta urbanistica della stazione marittima si presenta articolata inquantocchè da una parte vi è la necessità di ubicare la stessa in una zona vicina alla città, ed in questo caso potrebbe essere confermato il sito della attuale stazione marittima sul Molo San Cataldo. Dall' altra vi è la necessità di disporre di ampie aree per la movimentazione dei camion e delle auto da imbarcare, nel qual caso l' ubicazione sul Molo San Cataldo sarebbe sacrificata. In questo caso l' ubicazione andrebbe cercata altrove. Probabilmente lo stesso Molo Polisettoriale dotato di comode vie di accesso e di un raccordo ferroviario potrebbe rappresentare una buona soluzione. Tuttavia si ricorda che questa soluzione terrebbe fuori il turismo dalla città.

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

La stazione marittima deve poter offrire i propri servizi a diverse tipologie di passeggeri:

- croceristi
- utenti di traghetti per servizio passeggeri
- camionisti dei traghetti tuttomerci

Una particolare attenzione deve essere data all' altezza della banchina e va valutata la necessità che la medesima sia ad elle onde consentire l' imbarco contemporaneo di prua o di poppa e laterale.

Lo scalo necessiterà di una stazione marittima e di ampi piazzali per la movimentazione delle vetture.

La superficie coperta richiesta è dell' ordine di 3000 mq coperti e di 15750 mq scoperti così determinati:

Una grande nave traghetti ha corsie per lo stazionamento dei veicoli di circa 1500 m con una larghezza media di 3,5 m. Ciò vuol dire che la superficie dei ponti garage della nave è di mq 5250. Ipotizzando un servizio di 3 navi presenti allo scalo contemporaneamente si ha una superficie richiesta per i piazzali di mq 15750

Una stazione passeggeri deve esser in grado di smaltire il movimento di un certo numero di navi con un congruo numero di passeggeri a bordo.

L' attuale stazione marittima non dispone di sufficienti attrezzature atte a fornire tutti i servizi necessari al passaggio di traghetti e navi da crociera.

Occorre infatti disporre almeno di:

- dogana
- polizia
- bancone per il controllo di valigie e bagagli
- albergo diurno
- bar giornaliero
- servizio ristoro
- sala di attesa
- piazzale autovetture e camion
- sistema rapido di imbarco sbarco passeggeri di tipo aero-

portuale

- sistema rapido di imbarco sbarco bagagli con nastri trasportatori di tipo aeroportuale
- biglietteria
- infermeria

3.1.3. XXX

3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi

3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)

3.1.6. XXX

3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto

3.2.1./3.2.3. XXX

3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere

3.3.1./3.3.2. XXX

3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto

3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.)
 - a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
 - b) Rientri
- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati

nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto

3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate
Lo scalo turistico dal punto di vista dell' economia locale rappresenta un vantaggio che va misurato non solo in termini di maggiore lavoro portuale ma anche di capacità di spesa da parte dei passeggeri in transito a Taranto.

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 11.
SCHEMA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

- 1.1. Elementi di identificazione
- 1.1.1. XXX
- 1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
ROTTE MEDITERRANEE MERCANTILI DI LINEA DI SE-
CONDO LIVELLO
- 1.1.3. Amministrazione proponente
- 1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)
- 1.1.5. Costo delle opere da realizzare
- 1.1.6. Finanziamento richiesto
- 1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti
Speciali provvidenze previste per il settore
- 1.1.8. XXX
- 1.2. Informazioni di carattere tipologico
- 1.2.1. XXX

1.2.2.	Tipo di intervento proposto		
		Nuovo	%
		Completamento	%
		Ampliamento	%
		Ristrutturazione	%
		Totale	<hr/> 100 %

1.2.3. Settore di intervento

1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
 Regione/i
 Provincia/e
 Comune/i

1.2.5./1.2.6.1. XXX

1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
 VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO

1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
 PIANO URBANISTICO
 PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO
 PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181

1.2.9. XXX

1.3. Informazioni di carattere istituzionale

1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto

1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative

Occorrono le prescritte autorizzazioni rilasciate dalla Capitaneria di Porto

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto: mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:-

a) studio di fattibilità si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

LA CREAZIONE DI ROTTE MEDITERRANEE DI SECONDO LIVELLO CON TRANSITO A TARANTO CONSENTIRA' DI SVILUPPARE UNA ATTIVITA' DI DISTRIBUZIONE FISICA DELLE MERCI ORIGINATA NEL PORTO DI TARANTO

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Imprenditori impegnati nel settore sono fra gli altri quelli aderenti alla Confitarma associazione di categoria aderente alla Confindustria

2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto

dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro
Non esiste attualmente nel porto di Taranto alcun traffico regolare di linea

2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto
Laddove le opportune iniziative imprenditoriali siano intraprese:
500 toccate di navi in cabotaggio nazionale
657 toccate di navi in traffico di linea internazionale

2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.

2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

- 3.1. Descrizione tecnica
 - 3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto
 - 3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.
 - 3.1.3. XXX
 - 3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi
 - 3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)
 - 3.1.6. XXX
- 3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto
 - 3.2.1./3.2.3. XXX
- 3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere
 - 3.3.1./3.3.2. XXX
- 3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto
 - 3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.
 - a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
 - b) Rientri
- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati

nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto

3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 12.
SCHEDA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

1.1. Elementi di identificazione

1.1.1. XXX

1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
REALIZZAZIONE DI MEGA STRUTTURE DI CARPENTE-
RIA DESTINATE AL TRASFERIMENTO VIA MARE

1.1.3. Amministrazione proponente

1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)

1.1.5. Costo delle opere da realizzare

1.1.6. Finanziamento richiesto

1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti

1.1.8. XXX

1.2. Informazioni di carattere tipologico

1.2.1. XXX

1.2.2. Tipo di intervento proposto

Nuovo	%
Completamento	%
Ampliamento	%
Ristrutturazione	%

Totale 100 %

- 1.2.3. Settore di intervento
- 1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
Regione/i
Provincia/e
Comune/i Comune di Taranto
- 1.2.5./1.2.6.1. XXX
- 1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO
- 1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
PIANO URBANISTICO
PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO
PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 1989, N. 181
- 1.2.9. XXX
- 1.3. Informazioni di carattere istituzionale
- 1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto
- 1.3.1.1./1.3.4. XXX
- 1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative
Occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Com-

mercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali.

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto:
mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

a) studio di fattibilità si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto
SFRUTTARE A PIENO LE CAPACITA' PROFESSIONALI PRESENTI NELL' AREA

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Imprenditori impegnati nel settore sono fra gli altri quelli aderenti alla Federmeccanica, associazione di categoria aderente alla Confindustria

Al momento attuale, a Taranto, l' attività di carpenteria di grandi dimensioni è svolta solamente dall' azienda Belleli, comunque la precedente determinazione di realizzare un P.I.P. dedicato a questa attività nell' area compresa ad ovest di Punta Rondinella sembra condivisibile laddove fosse confermato l' interesse di alcuni imprenditori a svolgere questa attività nell' area Tarantina.

La presenza a Taranto di una azienda come la Belleli, il fatto che in loco ci siano numerosissime aziende che hanno realizzato e poi

effettuato la manutenzione di uno stabilimento gigantesco come quello siderurgico non fanno assolutamente dubitare della disponibilità in loco di materie prime e delle altre forniture industriali, e delle risorse in termini di energia ed altri servizi pubblici necessari.

La realizzazione delle mega strutture di cui si sta discorrendo sono state utilizzate per le attività petrolifere e di estrazione del gas. E' evidente che ciò lega questa attività all' andamento dei mercati energetici.

E' evidente che qui non si vuole offrire una soluzione di concorrenza diretta con altri porti meridionali, ma val la pena di ricordare che nel porto di Augusta ad opera di un consorzio misto pubblico/privato vengono realizzate gru portuali a sbraccio per l' imbarco e lo sbarco dei container della portata di decine di tonnellate le quali sono alte e larghe diverse decine di metri e pesano alcune migliaia di tonnellate.

La probabile prossima realizzazione di una struttura gigantesca come il Ponte sullo Stretto di Messina può sicuramente offrire delle serie opportunità di lavoro per quei fornitori di carpenteria industriale in grado di realizzare e trasportare via mare componenti di acciaio per la realizzazione del detto ponte.

Di sicuro si può dire che non hanno avuto seguito quei tentativi compiuti alla fine degli anni 70 di costruire in occidente impianti per la produzione di cellulosa, segherie o raffinerie su grandi chiatte galleggianti, da trasferire successivamente via mare nei paesi in via di sviluppo.

Ciò è avvenuto per una lunga serie di ragioni, non ultima delle quali, la necessità di vedere impegnata la manodopera del paese utilizzatore della fabbrica stessa.

2.3.2.

Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le

quantificazioni

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro

2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto

2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.

2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

Attualmente ad est del Molo Polisettoriale si stende una vasta area pianeggiante, di cui dispone l'azienda Belleli. Tale area è utilizzata per le lavorazioni di carpenteria pesante destinate al trasferimento via mare. Questo tipo di lavorazioni occupa una vasta area in corso di allargamento grazie all'interramento di loppa ed altri materiali di derivazione siderurgica.

Per ciò che concerne l' ubicazione dell' attività qui esaminata si ritiene possa essere confermata l' ubicazione prevista nel piano particolare vigente relativa ad un P.I.P. per le cosiddette attività aff shore in questione ad ovest di Punta Rondinella.

Per la particolare natura dell' attività ed i grandi investimenti che essa richiede si ritiene che anche in termini di superficie si possa confermare l' estensione ad esso assegnata proposta per il detto P.I.P.

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

La carpenteria finalizzata alla realizzazione di strutture che devono essere inoltrate via mare risponde da un punto di vista costruttivo a due tipologie differenti la prima delle quali è quella relativa a strutture autogalleggianti e la seconda è quella relativa a strutture che devono essere imbarcate per essere inoltrate via mare.

In questo secondo caso la struttura viene realizzata a ciglio di banchina. Alla fine della costruzione essa attende una nave opportunamente predisposta la quale autosommersandosi porta degli speciali scivoli a combaciare con delle guide saldate sul manufatto che consentono l' imbarco tramite dei verricelli che tirano a bordo la costruzione.

Da questa descrizione discende che l' area a terra destinata a questa attività deve avere una portanza molto elevata, un buon pescaggio, ed una solida banchina.

Un discorso analogo può farsi per lo scivolo delle strutture auto-galleggianti.

- 3.1.3. XXX
- 3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi
- 3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)
- 3.1.6. XXX
- 3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto
- 3.2.1./3.2.3. XXX
- 3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere
- 3.3.1./3.3.2. XXX
- 3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto
- 3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.
 - a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
 - b) Rientri
- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utiliz-

zati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto

3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

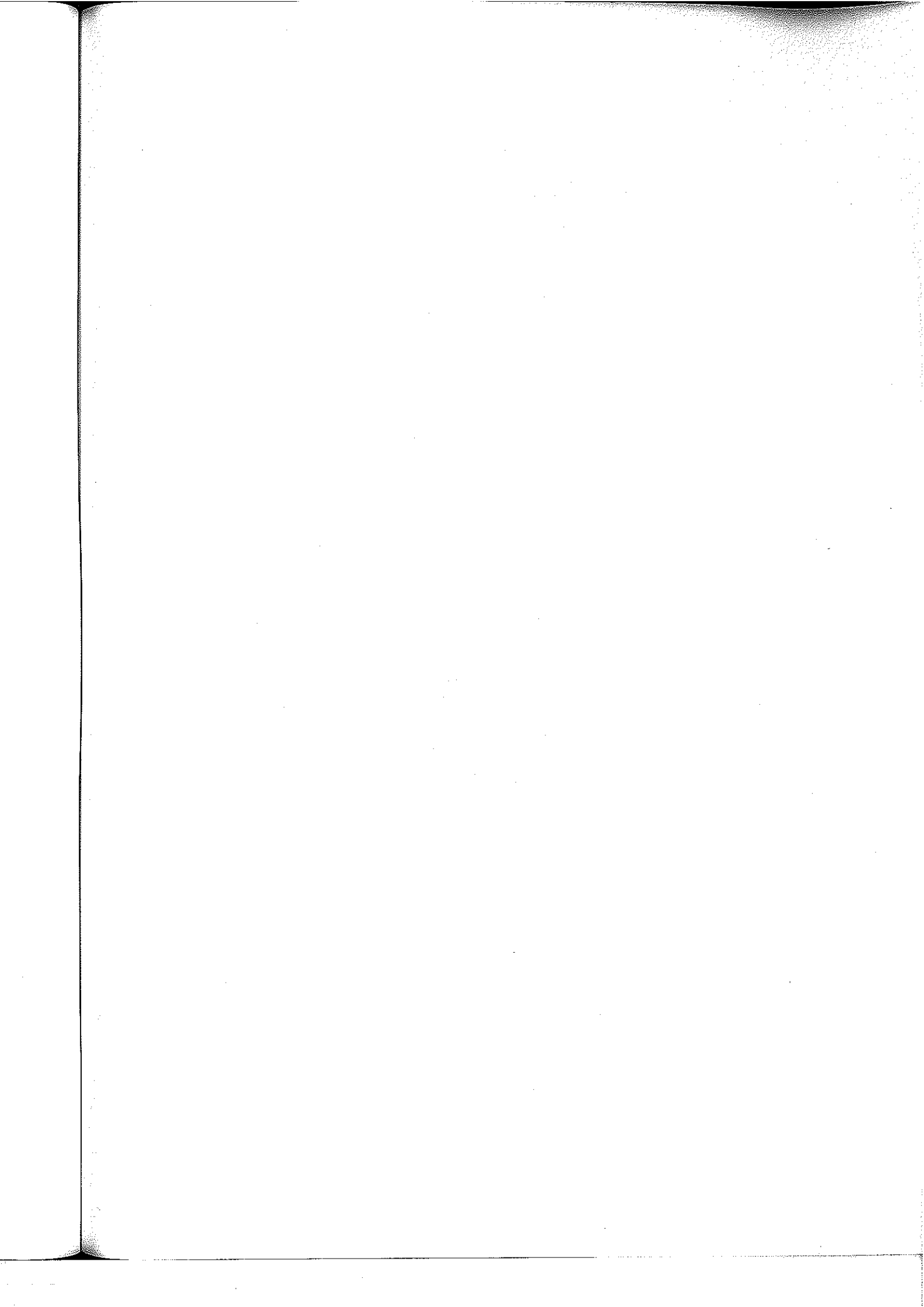
5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate
E' difficile oggi valutare le prospettive della cantieristica off shore.

Laddove per le considerazioni di mercato dianzi espote dovesse risultare fattibile la realizzazione di un detto tipo di stabilimento i vantaggi per Taranto sarebbero quelli di conservare ed ampliare in loco delle capacità produttive nel campo della carpenteria pesante che consentirebbero di creare nuova occupazione senza modificare le attitudini e la formazione acquisita dal personale locale.

- 5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

- 5.6. Analisi degli impatti
 - 5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo
 - 5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti



A 13.
SCHEDA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

1.1. Elementi di identificazione

1.1.1. XXX

1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
CANTIERISTICA

1.1.3. Amministrazione proponente

1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)

1.1.5. Costo delle opere da realizzare

1.1.6. Finanziamento richiesto

1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti

1.1.8. XXX

1.2. Informazioni di carattere tipologico

1.2.1. XXX

1.2.2. Tipo di intervento proposto

Nuovo	%
Completamento	%
Ampliamento	%
Ristrutturazione	%

Totale 100 %

- 1.2.3. Settore di intervento
- 1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
Regione/i
Provincia/e
Comune/i
- 1.2.5./1.2.6.1. XXX
- 1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO
- 1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
PIANO URBANISTICO
PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO
PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181
- 1.2.9. XXX
- 1.3. Informazioni di carattere istituzionale
- 1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto

1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative
Occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto:
mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

a) studio di fattibilità si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

RIVITALIZZARE UN IMPORTANTE COMPARTO DELL' INDUSTRIA TARANTINA E FORNIRE UN SERVIZIO ALLA NAVE CHE COMPLETI LE PRESTAZIONI DEL PORTO DI TARANTO

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Come è noto alcuni imprenditori locali hanno pensato di rilevare l'attività di manutenzione navale presente a Taranto in Mar Piccolo.

La recente chiusura dei cantieri è forse il frutto di una loro specializzazione disomogenea rispetto a quello che è attualmente il porto di Taranto. Infatti qui ormeggiano prevalentemente navi di grosso tonnellaggio che richiedono bacini di dimensioni maggiori di quelle prospettate.

Gli imprenditori nazionali impegnati nel settore sono, fra gli altri, quelli aderenti alla Assonave, associazione di categoria aderente alla Confindustria

2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro

2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti

2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto

2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.

2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

La costa nord e nordoccidentale del primo seno del Mar Piccolo è attualmente occupata dai Cantieri ex Tosi e da diverse officine di costruzioni, riparazioni e demolizioni navali. Risulta essere in corso di ridefinizione il piano urbanistico della zona in questione.

Risulta che i cantieri ex Tosi siano destinati alla chiusura e che la costa nord occidentale sia destinata ad un sostanziale riassetto urbanistico.

Ciò potrebbe rendere indispensabile il reperimento di altre aree prospicienti il mare e queste aree potrebbero essere trovate nella zona oggetto della presente indagine.

Nel caso in cui un bacino galleggiante dovesse essere portato in Mar Grande la zona consigliata dovrebbe essere quella ubicata fra il quarto ed il non più realizzato quinto sporgente. Questa ubicazione consentirebbe di disporre di spazi a terra per le riparazioni meccaniche e consentirebbe l' accesso al bacino grazie all' importante dragaggio effettuato per accedere al quarto sporgente.

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

3.1.3. XXX

3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi

3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di

realizzazione)

- 3.1.6. XXX
- 3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto
- 3.2.1./3.2.3. XXX
- 3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere
- 3.3.1./3.3.2. XXX

- 3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto
- 3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX
- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi

- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso

da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.

a) Costi

- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria

b) Rientri

- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

- 3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto
- 3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

- 3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti,
con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 14.
SCHEDA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

- 1.1. Elementi di identificazione
- 1.1.1. XXX
- 1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
PORTO FRANCO EUROPEO FINALIZZATO ALL' INTE-
GRAZIONE ECONOMICA DEI PAESI AFRICANI, DOTATO
ANCHE DI ZONE FRANCHE DI MONTAGGIO E LAVORA-
ZIONE DI MERCI PROVENIENTI DALL' ESTERO
- 1.1.3. Amministrazione proponente
- 1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)
- 1.1.5. Costo delle opere da realizzare
- 1.1.6. Finanziamento richiesto
- 1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti
- 1.1.8. XXX
- 1.2. Informazioni di carattere tipologico
- 1.2.1. XXX

- 1.2.2. Tipo di intervento proposto
- | | |
|------------------|-------|
| Nuovo | % |
| Completamento | % |
| Ampliamento | % |
| Ristrutturazione | % |
| Totale | 100 % |
- 1.2.3. Settore di intervento
- 1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
 Regione/i
 Provincia/e
 Comune/i Comune di Taranto
- 1.2.5./1.2.6.1. XXX
- 1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO
- 1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
**PIANO URBANISTICO
 PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL PORTO DI TARANTO
 PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181**
- 1.2.9. XXX
- 1.3. Informazioni di carattere istituzionale

1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto

1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative

Occorre per la realizzazione di un porto franco una legge nazionale oltre all' accordo in sede di Comunità Europea per la realizzazione di un magazzino doganale in regime franco occorrono le prescritte autorizzazioni rilasciate dalla Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali.

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto: mesi

1.4.5. Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

a) studio di fattibilità si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

LA REALIZZAZIONE DI UN PORTO FRANCO RISPONDE AD ESIGENZE DI CARATTERE FISCALE CHE CON LA MAGGIORE INTEGRAZIONE FRA LE FISCALITA' DEI VARI STATI HANNO PERSO BUONA PARTE DEL LORO INTERESSE. SI PENSI ALLA CEE ED AGLI ACCORDI DI DOPPIA TASSAZIONE CON I PAESI EXTRACOMUNITARI.

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Le zone franche sono degli ambiti circoscritti all' interno di un territorio doganale nazionale, generalmente situate vicino ad un porto a ad un aeroporto internazionale, nelle quali entrano, senza formalità di dogana, beni di investimento, prodotti e materiali stranieri. Questi prodotti importati sono trasformati nella zona, poi esportati all' estero, senza che intervengano le autorità doganali del paese ove è ubicata la zona franca.

Da un punto di vista generale, nella comunità economica europea, il gioco della concorrenza non può essere impedito, ridotto o compromesso e gli aiuti accordati agli stati devono essere compatibili con il mercato comune.

Le zone franche ed i depositi franchi sono retti dalla normativa prevista dal regolamento CEE 2504/88 del 25 luglio 1988 e dal relativo regolamento di applicazione n. 2562/90 del 30 luglio 1990. La loro data di entrata in vigore è il primo gennaio 1992.

In base a detto regolamento si intende per:

- a) **Zona Franca** una parte del territorio doganale della Comunità separato dal resto del territorio nella quale le merci non comunitarie che vi sono introdotte sono considerate, per l'applicazione dei diritti di importazione e delle misure di politica commerciale all' importazione, come se non si trovassero nel territorio doganale della Comunità fino a quando esse non sono messe in libera pratica e messe sotto un altro regime doganale fissato dal detto regolamento
- b) **Magazzini Franchi** dei locali situati nel territorio doganale della Comunità nei quali le merci non comunitarie che vi sono introdotte sono considerate, per l'applicazione dei diritti di importazione e delle misure di politica commerciale all' importazione, come se non si trovassero nel territorio doganale della Comunità fino a quando esse non sono messe in libera pratica e messe sotto un altro regime doganale fissato dal detto regolamento

I vantaggi che si riscontrano per la creazione di una zona franca nei paesi in via di sviluppo non si riscontrano più nella Comunità Economica Europea e negli altri paesi sviluppati.

In effetti nella CEE non si può fare affidamento su costi molto bassi della manodopera ed i costi della legislazione sociale applicata ai lavoratori sono altrettanto elevati.

Oltre a ciò v'è da considerare l' armonico sviluppo dell' industria su tutto il territorio comunitario insieme alla semplificazione delle procedure di sdoganamento ed il già citato problema della tutela della concorrenza. Pertanto ormai restano alle zone ed ai depositi franchi solo vantaggi di carattere procedurale ed un vantaggio di carattere psicologico o di immagine.

Secondo la normativa comunitaria il solo vantaggio da un punto di vista del pagamento dei diritti comunitari è rappresentato dal regime della scomparsa e della distruzione dei beni per cause fortuite e da una procedura semplificata per l'ingresso dei beni.

Anche la recente normativa approvata per Trieste, forte del vecchio regime franco della città non si discosta da queste procedure.

La presenza a Taranto di magazzini doganali non si discosta da quella degli altri porti.

Al momento attuale non si ritiene proficuo ingaggiare una battaglia per aprire un porto franco a Taranto poiché si ritiene che la normale legislazione nazionale e comunitaria non rappresenti un eccessivo peso per le merci in transito nel porto, mentre si ritiene significativo l' esempio della recente legislazione per Trieste.

Mentre bisogna ricordare che legge 9 gennaio 1991, n. 19 sono state introdotte norme per lo sviluppo delle attività economiche e della cooperazione internazionale della regione Friuli Venezia Giulia, della provincia di Belluno e delle zone limitrofe.

L' articolo 3. di essa prevede nei punti franchi esistenti a Trieste l' istituzione di un centro di servizi finanziari ed assicurativi operanti nel quadro della attività di promozione e sviluppo dell' attività finanziaria verso i paesi dell' Europa centrale balcanica, dell' Austria e dell' Unione Sovietica.

Una filosofia espansiva analoga a quella di Trieste si riscontra anche in altre aree europee marittime. Un altro esempio significativo è quello di Dublino, in Irlanda.

E' probabilmente questa commistione di servizi reali alle imprese

e porto franco che può rilanciare un porto in generale ed il porto di Taranto in particolare.

Nella stessa maniera in cui il porto di Trieste si considera vocato per l' Est, se Taranto riuscisse ad ottenere una analoga legislazione essa si ritiene dovrebbe essere vocata per i paesi in via di sviluppo dell' area che si ritiene interessante per lo sviluppo dei suoi traffici portuali, sud del Mediterraneo e Paesi oltre Suez.

- 2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni
- 2.4. Analisi dell' offerta
 - Offerta senza intervento
 - 2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti
 - 2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro
 - 2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto
 - Offerta con intervento
 - 2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti
 - 2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto
 - 2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.
 - 2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.

3.1.3. XXX

3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi

3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)

3.1.6. XXX

3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto

3.2.1./3.2.3. XXX

3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere

3.3.1./3.3.2. XXX

3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto

3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

- 3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare
- 3.4.2.1. Spese per la manodopera
- 3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse
- 3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici
- 3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi
- 3.5. Attività di gestione dell' offerta
- 3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.)
 - a) Costi
- 3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio
- 3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria
 - b) Rientri
- 3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri
- 3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore
- 3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati

nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto

3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti, con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti

A 15.
SCHEMA PROGETTUALE
relativa agli interventi di rilevante interesse
economico immediatamente eseguibili

1. PARTE PRIMA: INFORMAZIONI GENERALI

1.1. Elementi di identificazione

1.1.1. XXX

1.1.2. Titolo dell' intervento proposto oggetto della presente scheda
PRODUZIONE DI CONTENITORI IN BANDA STAGNATA
ED ALLUMINIO

1.1.3. Amministrazione proponente

1.1.4. Costo totale dell' intervento (in milioni di lire correnti)
proposto (compresi i costi
accantonati)

1.1.5. Costo delle opere da realizzare
Costo dell' intervento 25 md di lire escludendo i magazzini ed i
fabbricati. Le dette opere civili possono assommare a 5 miliardi.

1.1.6. Finanziamento richiesto

1.1.7. Eventuale finanziamento integrativo su altre fonti
PREVALENTEMENTE FINANZIAMENTI PRIVATI ma anche fondi derivati da:
Legge 1 marzo 1986, n. 64, recante disposizioni relative alla
"Disciplina organica dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno" (G.U. 14 marzo 1986, n. 61),
Legge 15 maggio 1989, n. 181, recante disposizioni relative alla

"Conversione in legge con modifiche del Decreto Legge 1° aprile 1989, n. 120, recante misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia" (G. 30 giugno 1989, n.151)

Legge 28 febbraio 1986, n. 44, recante disposizioni relative alla "Conversione in legge con modifiche del Decreto Legge 30 dicembre 1985, n. 786, concernente misure straordinarie per la promozione e lo sviluppo dell'imprenditorialità giovanile nel Mezzogiorno (G.U. 1 marzo 1986, n. 50)

1.1.8. XXX

1.2. Informazioni di carattere tipologico

1.2.1. XXX

1.2.2. Tipo di intervento proposto

Nuovo	%
Completamento	%
Ampliamento	%
Ristrutturazione	%

Totale 100 %

1.2.3. Settore di intervento

1.2.4. Area di realizzazione dell' intervento proposto
Regione/i
Provincia/e
Comune/i Comune di Taranto

1.2.5./1.2.6.1. XXX

1.2.7. Titolo dell' eventuale intervento globale in cui si inserisce l' intervento che forma oggetto della presente scheda
VALUTAZIONE DELLE POTENZIALITÀ DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO FINALIZZATA ALLA REDAZIONE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO EFFETTUATA DA

ITALIMPIANTI SUD S.P.A. PER CONTO DELL' AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI TARANTO

1.2.8. Titolo del piano o programma settoriale e/o territoriale in cui si inquadra l' intervento proposto
PIANO URBANISTICO
PIANO PARTICOLAREGIATO DEL PORTO DI TARANTO
PIANO DI RISANAMENTO DELLA SIDERURGIA E RELATIVE MISURE DI SOSTEGNO E DI REINDUSTRIALIZZAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE 15 MAGGIO 1989, N. 181

1.2.9. XXX

1.3. Informazioni di carattere istituzionale

1.3.1. Ente competente in ordine alla realizzazione dell' intervento proposto

1.3.1.1./1.3.4. XXX

1.4. Informazioni sulle fasi tecnico-amministrative

Laddove lo stabilimento debba essere ubicato in zona portuale occorrono le prescritte autorizzazioni demaniali rilasciate dalla Capitaneria di Porto e della Circostrizione Doganale, previo parere del Genio Civile Opere Marittime e della Camera di Commercio oltre alle prescritte autorizzazioni comunali all' esercizio delle attività industriali e commerciali.

1.4.1./1.4.3.

1.4.4. Tempo complessivo per la realizzazione dell' intervento proposto:
mesi

Tempi di approntamento progetto 12 mesi

Tempi di realizzazione 24 mesi

1.4.5.

Elaborazioni progettuali effettuate per l' intervento proposto:

a) studio di fattibilità si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

b) progetto di massima si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

c) progetto esecutivo si_ / no_ / se si in data _____
aggiornato il _____

2. PARTE SECONDA: L' INTERVENTO PROPOSTO ED I QUADRI DI RIFERIMENTO

2.1. L' intervento proposto

2.1.1. Descrizione sintetica dell' intervento oggetto della scheda

2.2. Quadro di riferimento programmatico

2.2.1. Descrizione dei piani o programmi contenenti le linee strategiche di sviluppo settoriale e/o territoriale, nelle quali si inquadra l' intervento proposto nonché della coerenza dell' intervento stesso con le linee medesime

2.2.2. Descrizione degli altri interventi in corso di realizzazione o programmati, rilevanti in relazione all' intervento proposto

2.2.3. Criteri di priorità che hanno portato alla scelta dell' intervento proposto

LA PRODUZIONE DI CONTENITORI SI INTEGRA CON LE ATTIVITA' DI LOGISTICA INDUSTRIALE E DI DISTRIBUZIONE FISICA DELLE MERCI DA E PER L' HINTERLAND TARANTINO - L' ATTIVITA' LOGISTICA E' STATA PROPOSTA PER LA VALORIZZAZIONE DELLE POTENZIALITA' DI IMPIEGO DEL PORTO DI TARANTO

2.3. Analisi della domanda

2.3.1. Descrizione della situazione attuale con riferimento ai principali elementi territoriali, sociali e settoriali nei quali si inquadra l' intervento proposto

Gli imprenditori impegnati nel settore, sono fra gli altri, quelli aderenti all' Associazione Prodotti Piani della Federacciai, all' Assomet, ed al Rail, ed all' Ucima, Unione Costruttori Italiani Macchine per il Confezionamento e l' Imballaggio, tutte associazioni aderenti alla Confindustria.

Il settore è fortemente concentrato nel Nord. Nel Mezzogiorno esiste ancora una relativa frammentazione dell'offerta che ha radici storiche, dato che alcuni produttori di materiali da riempi-

mento (pomodori, piselli, ecc.) si producono ancora le proprie scatole. Anche nel Sud, tuttavia, vi è una tendenza alla concentrazione. Nel 1980 i produttori meridionali erano una ventina; oggi ne sono rimasti 7-8.

Fattori di localizzazione:

Due variabili da tenere in considerazione: vicinanza ad una zona produttrice di materiali di riempimento (frutta, pomodori) o ad industrie alimentari, e vicinanza ad una zona di produzione di banda stagnata. La presenza di entrambi questi fattori nel Mezzogiorno ne fanno un luogo ideale di localizzazione.

Aziende leader: Faba (gruppo CMB), Capolo (gruppo Ilva), Superbox

Sbocchi di mercato: industria alimentare, industria chimica.

Fatturato nazionale del comparto: 1.600 md. nel 1990

Intensità di capitale (rapporto K/L):

E' piuttosto alta e si aggira attorno agli 850 milioni per dipendente.

Occupazione del settore: circa 5.800 addetti

2.3.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda dei beni e/o dei servizi cui si riferisce l' intervento proposto sino alla situazione attuale e previsione sul suo andamento futuro, tenendo conto dei possibili effetti dell' intervento. Metodologie adottate per le quantificazioni

2.4. Analisi dell' offerta

Offerta senza intervento

- 2.4.1. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti
- 2.4.2. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta sino alla situazione attuale e previsioni per il suo andamento futuro
- 2.4.3. Grado di copertura della domanda attesa mediante l' offerta prevista in assenza dell' intervento proposto

Offerta con intervento

- 2.4.4. Descrizione della natura dei beni e/o servizi offerti
- 2.4.5. Evoluzione qualitativa e quantitativa dell' offerta di beni e/o servizi generata dall' intervento proposto
- 2.4.6. Grado di copertura della domanda attesa di cui al punto 2.3.2.
- 2.4.7. Valenza dell' intervento proposto

3. PARTE TERZA: COSTI E BENEFICI DELL' INTERVENTO PROPOSTO

3.1. Descrizione tecnica

3.1.1. Localizzazione dell' intervento proposto

3.1.2. Caratteristiche tecniche e funzionali dell' intervento proposto. Tecnologie adottate. Dimensioni Principali. Schemi funzionali e schemi tipologici.
Superficie lotto Area coperta mq 8000 Area scoperta mq 16000

Materie prime: fogli di banda stagnata o alluminio

Fasi del ciclo produttivo:

Verniciatura e litografatura, formatura barattolo, formatura dei coperchi, confezionamento

Materiali occorrenti:

- + vernici protettive
provenienza: industria chimica
- + inchiostri
provenienza: industria chimica
- + mastici ermetizzanti
provenienza: industria chimica

Processi:

I fase: verniciatura e litografatura

+ spacchettatura fogli di banda stagnata o alluminio

+ messa in linea

+ verniciatura interna

+ litografatura

+ verniciatura esterna

II fase: formatura del barattolo e dei coperchi

processo di formatura in 3 pezzi (si usa soprattutto per la banda stagnata, mentre per l'alluminio si usa un processo più semplice mediante imbutitura)

barattoli:

- + taglio
- + calandratura
- + saldatura
- + verniciatura del cordone di saldatura
- + essiccazione
- + flangiatura
- + nervatura (se richiesta)
- + aggraffatura
- + controllo di qualità

coperchi:

- + taglio
 - + pressatura
 - + imballaggio
- III fase: confezionamento
- + imballaggio
 - + pallettizzazione
 - + avvolgimento in pellicole estensibili
 - + etichettatura e timbratura

Caratterizzazione geografica degli inputs e degli outputs:

Gli inputs sono largamente disponibili su tutto il territorio nazionale. Tra i maggiori fornitori di banda stagnata vi sono l'Ilva e la Magona d'Italia. Stabilimenti Ilva che producono la banda stagnata si trovano ad Imperia, a Bagnoli e a Taranto.

L'Italia importa banda stagnata da paesi CEE (Belgio, Olanda, Grecia, Spagna), da Brasile, Venezuela e dagli USA.

Le esportazioni si dirigono verso la CEE, in particolar modo verso la Francia, e verso il Medio Oriente (Siria e Libia).

Dimensione ottimale degli impianti:

Il break-even nella produzione di scatole in banda stagnata per l'industria alimentare è di 150-200 milioni di scatole l'anno. Oggi le industrie leader arrivano a produrre 500 milioni di scatole l'anno, con 6 linee di produzione e 4 linee di verniciatura ed essiccazione. Nel meridione sussistono ancora aziende con capacità di produzione che vanno dagli 80 ai 100 milioni di scatole anno.

Il grado di utilizzo degli impianti si aggira attorno al 90%.

Dimensione ottimale delle produzioni:

Vedi sopra; la produzione dei contenitori in banda stagnata subisce un'accelerazione nel periodo di produzione dei materiali da riempimento, che va da maggio a ottobre.

Problemi di approvvigionamento (acqua, energia - consumi):

forti consumi di energia elettrica; un'azienda che produce 550 milioni di scatole/anno ha bisogno di 10.000 Kw al giorno; discreti fabbisogni di metano per gli impianti di essiccamento; il consumo di metano si aggira sui 5.000 metri cubi giornalieri (sempre riferendosi ad una fabbrica di grandi dimensioni).

Problemi connessi al trasporto ed alla movimentazione:

i costi di trasporto sono ingenti. Complessivamente (includendo l'approvvigionamento delle materie prime e la movimentazione dell'output) possono incidere per importi pari al 7% sul valore finale del prodotto.

Smaltimento residui di produzione (acque reflue, rifiuti solidi):

Non vi sono grossi problemi; sfridi di banda stagnata ed alluminio classificati, secondo la normativa vigente, come materie prime seconde; piccole quantità di rifiuti tossico-nocivi; quantitativi minimi di acque di lavaggio.

- 3.1.3. XXX
- 3.1.4. Principali tipologie di lavori ed opere con indicazione dei parametri (dimensionali e/o di prestazioni) necessari per la valutazione dei costi di ciascuno di essi
- 3.1.5. Subordinazione dell' operatività dell' intervento proposto alla realizzazione di altri interventi (indicare costi, tempi e probabilità di realizzazione)
- 3.1.6. XXX
- 3.2. Programmi e piani di lavoro dell' intervento proposto

3.2.1./3.2.3. XXX

3.3. Aspetti istituzionali ed organizzativi relativi alla realizzazione delle opere

3.3.1./3.3.2. XXX

3.4. Costi di realizzazione dell' intervento proposto

3.4.1. Descrizione e quantificazione dei costi accantonati, se esistenti, e descrizione del procedimento adottato per la loro attualizzazione
XXX

3.4.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento, distinti in relazione alle opere da realizzare

3.4.2.1. Spese per la manodopera

3.4.3. Elencazione delle opere distinguibili dal punto di vista della loro esecuzione tecnica, quali normalmente si evidenziano nei piani di lavoro, con indicazione del costo di ciascuna di esse

3.4.4. Elencazione dei criteri adottati per la determinazione degli imprevisti tecnici

3.4.5. Criteri per il calcolo della revisione prezzi

3.5. Attività di gestione dell' offerta

3.5.1. Struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto cui sarà affidata la gestione dell' offerta (se diverso da quelli di cui alle sottosezioni 1.1.3. e 1.3.1.

a) Costi

3.5.2. Ipotesi di gestione dell' offerta e relativa incidenza sui costi di esercizio

3.5.3. Descrizione e quantificazione dei costi di esercizio, con particolare riferimento alle spese per il personale ed a quelle di manutenzione ordinaria

b) Rientri

3.5.4. Sistema di commercializzazione previsto e sua incidenza sui rientri

3.5.5. Eventuali effetti dell' intervento sul sistema tariffario in vigore

3.5.6. Descrizione dei rientri tariffari e non tariffari e parametri adottati nella determinazione delle tariffe e standard di riferimento utilizzati (scaglioni tariffari, consumi specifici, quantità dei servizi, ecc.)

3.6. Piano finanziario

3.6.1. Indicazione degli impieghi e delle fonti di finanziamento relative all' intervento proposto

3.6.2. Attitudine dell' intervento ad attivare il cofinanziamento comunitario

3.7. Valutazione economica dell' intervento proposto

3.7.1. Vita economica dell' intervento proposta

a) Costi economici

3.7.2./3.7.4. XXX

b) Benefici economici

3.7.5. Identificazione e quantificazione dei benefici economici diretti,

con indicazione dei metodi e procedure utilizzate

3.7.6./3.7.7. XXX

c) Altri costi e benefici

3.7.8. Descrizione degli eventuali costi e benefici quantificabili

4. PARTE QUARTA: COSTI E BENEFICI DELLA SITUAZIONE SENZA INTERVENTO

- 4.1. Attività di mantenimento e gestione dell' offerta
- 4.1.1. Descrizione delle azioni necessarie per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.2. Descrizione e quantificazione dei costi di investimento per mantenere la funzionalità dell' offerta
- 4.1.3. XXX
- 4.1.4. Descrizione dell' attuale sistema di commercializzazione dei beni e/o servizi di cui al punto 2.4.1. e sua incidenza sulla domanda e sull' offerta
- 4.1.5. Eventuali misure adottabili per l' orientamento della domanda
- 4.1.6. XXX
- 4.2. Valutazione economica della situazione senza intervento
- 4.2.1./4.2.3. XXX
- 4.2.4. Descrizione e quantificazione dei benefici economici diretti
- 4.2.5. XXX
- 4.2.6. Descrizione e quantificazione dei benefici economici indiretti
- 4.2.7. Descrizione degli eventuali costi e benefici non quantificabili

5. PARTE QUINTA: ANALISI

5.1. Analisi finanziaria

5.2. Analisi economica

5.3. Analisi di reattività

5.3.1. Ipotesi di variazioni significative nelle stime assunte per la determinazione dei costi e dei benefici

5.3.2. Effetti delle variazioni di cui alla sottosezione 5.3.1. sui risultati delle analisi finanziaria ed economica

5.4. Analisi di rischio

5.4.1. Identificazione delle situazioni di incertezza ed elementi per le relative analisi di probabilità

5.5. Analisi delle alternative

5.5.1. Descrizione delle alternative progettuali esaminate

5.5.2. Costi di investimento e di esercizio delle alternative progettuali esaminate

5.5.3. Rientri e benefici delle alternative progettuali esaminate

5.5.4. Confronto fra l' intervento proposto e le alternative progettuali e motivazioni della scelta compiuta

5.6. Analisi degli impatti

5.6.1. Effetti sui livelli occupazionali e di reddito di breve (fase di cantiere) e di medio e lungo periodo

5.6.2. Effetti sulla bilancia dei pagamenti