

TITOLO DEL PROGETTO:

CENTRO INTERMODALE E POLO LOGISTICO INTERPROVINCIALE

1. **Titolo dell'intervento:** *Realizzazione centro intermodale e polo logistico interprovinciale in zona PIP D/1.*

2. **Soggetto proponente: COMUNE DI GIOIA DEL COLLE**

Piazza Margherita di Savoia N°10
70023 Gioia del Colle Bari – Italia
Dott. Pietro Longo - SINDACO

3. **Dati identificativi del soggetto proponente**

Dott. Giuseppe Santoiemma
Funzionario Amministrativo LL.PP.
Piazza Margherita di Savoia, n. 10
080 3494224 fax 080 3494255
gsantoiemma@comune.gioiadelcolle.ba.it

4. **Localizzazione dell'intervento:**

Area industriale (v. planimetrie allegate)

5. **Area di realizzazione dell'intervento**

L'intervento è localizzato nell'area a Nord di Gioia del Colle. La zona in questione è per la maggior parte tipizzata D1 (industriale) e per una parte minore tipizzata E2 (agricola); è limitata a ovest dalla Autostrada Taranto - Bari - Bologna; a nord e sud, rispettivamente, dalla linea ferroviaria FS Bari-Taranto (doppio binario elettrificato) e dalla linea ferroviaria FS Gioia-Santeramo-Altamura-Spinazzola (semplice binario); a est dallo stabilimento industriale Ansaldo Caldaie S.p.A. e dalla prov.le Gioia-Putignano, che si collega all'Autostrada e alla Strada Provinciale per Santeramo - da un lato - e dall'altro alla Strada Statale 100.

La scala dell'intervento è da considerarsi interprovinciale. Il centro intermodale, per la centralità geografica di Gioia del Colle, si propone di servire un ampio bacino, che va dai comuni del sud barese (Sammichele, Acquaviva, Cassano, Casamassima, Adelfia, Noci, Turi, Putignano, Conversano, Rutigliano) ai comuni della provincia di Taranto (Castellaneta, Mottola, Laterza, Palagianello, Ginosa) ai comuni della Murgia e del polo del salotto (Santeramo, Altamura, Gravina, Matera).

6. **Descrizione generale dell'intervento**

6.1. *Descrizione dettagliata dell'intervento*

L'intervento prevede la realizzazione di un centro merci intermodale per lo scambio ferro-gomma, con annesso polo per la logistica ed i servizi alle imprese.

L'area interessata dal progetto è estesa complessivamente circa 86 Ha. E' inoltre prevista la possibilità di un ampliamento dell'area di circa 33 ettari, attualmente tipizzati area agricola E2.

Come interventi subordinati, ma non strettamente legati all'iniziativa, sono previsti:

1. la possibile realizzazione di una Area di Sviluppo Industriale intercomunale (ASI) su una superficie da ritipizzare (attualmente agricola) di circa 307.5 ha;
2. la possibile riqualificazione urbanistica dell'area adiacente la stazione ferroviaria di Gioia del Colle, occupata attualmente da un vecchio parco merci e dai binari di servizio.

Il centro merci intermodale è costituito da 5 binari a raso, tutti con viabilità carrabile in adiacenza. Uno di essi, inoltre, è atto a garantire la movimentazione di carri merci a servizio dei magazzini

. Per maggiore dettaglio si rinvia alla relazione tecnica ed alle planimetrie allegate.

6.2. Struttura del progetto

Sono previsti due interventi potenzialmente indipendenti: un terminal merci intermodale ed un polo logistico. Il terminal merci intermodale è tuttavia il naturale complemento del polo logistico, che viceversa ha ragione di esistere anche indipendentemente dal primo.

Le finalità comuni sono quelle di creare supporto al tessuto economico e produttivo del bacino, incrementando la cultura della logistica, introducendo elementi di risparmio nel ciclo complessivo del prodotto e favorendo la crescita di competitività delle imprese.

Sono finalità comuni anche quelle di incidere positivamente sul sistema del trasporto merci, favorendo l'incremento dell'utilizzo del trasporto su rotaia, riducendo complessivamente il traffico stradale (con benefici in termini ambientali, economici ed energetici), favorendo un trasporto maggiormente sostenibile soprattutto nei centri abitati (mediante l'utilizzo di mezzi di dimensioni ridotte e a più basse emissioni).

7. Indicazione degli obiettivi strategici, dei risultati e degli effetti attesi

Il presente intervento concorre al raggiungimento degli obiettivi del programma competitività. In particolare permetterà di garantire il passaggio da un policentrismo di tipo areale ad uno di tipo reticolare creando una forte interdipendenza tra le aree destinate ad attività produttive mediante interventi per la loro razionalizzazione. In particolare gli obiettivi strategici del presente intervento sono:

- Incrementare il traffico merci su rotaia, con la possibilità di un riequilibrio modale del sistema dei trasporti in favore della ferrovia.
- Realizzare condizioni materiali e immateriali per lo sviluppo della intermodalità e della logistica nel trasporto merci.
- Favorire lo sviluppo policentrico del sistema economico pugliese, favorendo altresì l'accessibilità interna ad aree della regione meno accessibili;
- Favorire la creazione di massa critica di domanda di trasporto merci in grado di attivare processi di logistica nel campo dei trasporti (es. polo del salotto, filiera agroalimentare);
- Costituire elemento di supporto allo sviluppo del traffico merci via mare, con particolare riferimento al porto di Taranto;
- Accrescere la competitività del sistema produttivo regionale, ed in particolare della quota di imprenditoria industriale e manifatturiera che si serve del trasporto transfrontaliero via nave;
- Promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani (quest'ultimo obiettivo andrà perseguito con un'attenta programmazione degli interventi e formazione degli operatori)
- Migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;

- Accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale;
- Garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovra-regionale e quella regionale;
- Favorire l'insediamento di nuovi impianti produttivi nel settore industriale, manifatturiero e della trasformazione agro-alimentare (attraverso la creazione di una nuova area di sviluppo industriale adiacente all'area di intervento, da realizzare parallelamente e successivamente).

I risultati attesi si misurano attraverso i seguenti indicatori di realizzazione:

	Indicatore	u.m.	
Indicatore di realizzazione	km di nuove strade realizzate in e tra aree PIP (raccordo ferroviario)	km	1,2
	Nuove superfici infrastrutturate	ha	52.2
	Superfici infrastrutturate in Aree produttive esistenti	ha	28.8
	nuove imprese insediate	n.ro	80
	N.ro aggregazioni di aree destinate ad attività produttive	n.ro	n.p.

n.p.= non pertinente

Tali indicatori misurano il raggiungimento o meno di obiettivi operativi previsti nel programma politiche industriali.

Gli effetti attesi sono riconducibili al raggiungimento degli obiettivi specifici del piano strategico: incremento occupazionale, aumento degli investimenti da parte delle imprese, incremento del numero di imprese insediate. Ulteriori effetti attesi sono:

- Sviluppo della cultura diffusa della logistica;
- Crescita di competitività delle imprese del bacino di utenza;
- Riduzione del traffico su gomma (soprattutto di quello pesante) con particolare beneficio per i centri abitati;
- Riduzione delle incidentalità legate al traffico pesante;
- Beneficio complessivo in termini di risparmio energetico, riduzione delle emissioni in atmosfera.

8. Congruenza con la programmazione delle OOPP in vigore

L'intervento è inserito nel Piano triennale delle Opere Pubbliche. Necessita tuttavia di variazione, in quanto l'intervento inserito nel Piano è costituito dall'urbanizzazione dell'area P.I.P., che viene modificato dalla presente proposta.

9. Ruolo e coerenza del progetto rispetto al Piano Strategico di Area Vasta

Il progetto è coerente con gli obiettivi specifici del programma strategico 11.1 "Politiche industriali". In particolare è in linea con gli obiettivi operativi individuati nel suddetto programma:

11.1. Garantire il passaggio da un policentrismo di tipo areale ad uno di tipo reticolare creando una forte interdipendenza tra le aree destinate ad attività produttive mediante interventi per la loro razionalizzazione favorendone la rifunzionalizzazione

11.2. Incrementare la qualità delle aree produttive valorizzando gli aspetti ambientali, culturali creando servizi alle imprese insediate ed ai lavoratori

L'intervento è anche coerente con gli obiettivi del programma 1. "Mobilità Sostenibile" e con le finalità dei programmi afferenti all'area economica: Commercio e Artigianato, Ricerca ed Innovazione, Turismo e marketing territoriale.

Tutti gli obiettivi specifici di tali programmi concorrono al raggiungimento degli obiettivi strategici del Piano: creare una **rete di città coesa, creativa, attrattiva proiettata verso il Mediterraneo.**

10. Fattibilità tecnico amministrativa

Il progetto non presenta particolari criticità dal punto di vista tecnico ed amministrativo. Per ulteriori dettagli si rimanda alla relazione tecnica allegata ed alle relative planimetrie.

11. Stato della progettazione tecnica

Studio di fattibilità

12. Compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica

Dal punto di vista urbanistico l'intervento si colloca in un'area già tipizzata industriale dal P.R.G. vigente dal 1977, ed adiacente ad un importante stabilimento industriale (ANSALDO Caldaie S.p.A.) che occupa una vasta area (circa 28 ha) e che costituisce ancora oggi il più grande impianto industriale della città.

L'area è ricompresa fra l'Autostrada A14 e le tratte ferroviarie Bari - Taranto e Gioia - Altamura - Rocchetta S. Antonio. Pertanto non è suscettibile di utilizzi diversi, anche in considerazione dell'impatto acustico generato dalle infrastrutture preesistenti.

Dal punto di vista paesaggistico l'area non presenta emergenze particolari, tanto da essere interamente tipizzata quale ambito esteso di valore normale o "e" dal vigente PUTT "Paesaggio" della regione Puglia. Tuttavia vi è la presenza del tratto iniziale di un solco erosivo (interrotto poi dalla linea ferroviaria BA-TA) che è stato salvaguardato e tutelato in sede di redazione del vigente P.I.P., approvato con Delibera di C.C. n. 81 del 29/11/2000.

Si rimanda comunque all'allegato per una valutazione più ampia (per quanto preliminare) degli impatti ambientali e paesaggistici.

- Descrivere le eventuali misure compensative previste:

Realizzazione di barriere di verde a margine dell'area industriale.

13. Quadro economico dell'intervento e sostenibilità finanziaria

I costi di investimento

CENTRO MERCI INTERMODALE - POLO LOGISTICO		
GIOIA DEL COLLE		
QUADRO ECONOMICO DELL'INTERVENTO		
A) Importo esecuzione delle lavorazioni:		
A misura	€	0,00
A corpo		79 244 328,50
In economia		0,00
		79 244 328,50 >>>> € 79 244 328,50
B) Importo per l'attuazione dei piani di sicurezza		
A misura	€	0,00
A corpo (1,75%)		1 386 775,75
In economia		0,00
		1 386 775,75 >>>> € 1 386 775,75
C) Somme a disposizione della stazione appaltante per		
		€
c1	Fornitura di impianto ACEI	1 500 000,00
	Elettificazione raccordo ferroviario	250 000,00
	Gru a portale	4 500 000,00
c2	Rilievi, accertamenti e indagini	20 000,00
c3	Allacciamenti a pubblici servizi	40 000,00
c4	imprevisti	3,00% 3 169 773,14
c5	Acquisizione aree o immobili	10 059 650,00
c6	Accantonamento art. 26 c. 4 L. 109/94	0,00
c7	Spese tecniche relative a progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, coordinamento della sicurezza, direzione lavori e contabilità, frazionamenti.	3,50% 2 773 551,50
c8	Spese per attività di supporto ricerca	60 000,00
c9	eventuali spese per commissioni giudicatrici	10 000,00
c10	Spese per pubblicità	5 000,00
c11	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	0,15% 118 866,49
C12	I.V.A. ed eventuali imposte	20% 15 848 865,70
	Totale somme a disposizione	38 355 706,83 >>>> € 38 355 706,83
	IMPORTO TOTALE	€ 118 586 811,08

I ricavi di gestione

i ricavi connessi alla realizzazione e gestione del polo logistico sono:

1. fitto dei capannoni e degli edifici, ivi compresi gli spazi da adibire a servizi alla persona;
2. servizi logistici connessi al trasporto intermodale.

I servizi logistici relativi al trasporto su gomma saranno a carico dei singoli locatari.

Di seguito si riportano i prezzi unitari relativi alle singole voci calcolati considerando gli attuali prezzi di mercato applicati dagli operatori del Meridione (Interporto di Bari, Marcianise, Gioia Tauro,...) ed il prezzo degli immobili e dei capannoni industriali nel territorio di Gioia del Colle.

TARIFFE	Unità di riferimento	Prezzo
TERMINAL CONTAINER (intermodale)		
Movimentazione unità	alzata	€ 16
stoccaggio 1-14 gg. (media 2,5 giorni)	gg. x unità	€ 0,6
stoccaggio 14-28 gg. (media 16 giorni)	gg. x unità	€ 0,9
stoccaggio >28 gg. (media 30 giorni)	gg. x unità	€ 3,6
TRASPORTI GOMMA-GOMMA		
Locazione uffici	mq.	€ 90,00
Locazione Capannoni	mq.	€ 35,00
CENTRO TRASPORTI INTERMODALI/UFFICI DELL'UTENZA		
Locazione uffici	mq.	€ 90,00

Locazione Capannoni	mq.	€	35,00
CENTRO SERVIZI IN CONCESSIONE-SERVIZI ALL'UOMO			
Locazione spazi commerciali	mq.	€	100,00

Per quanto attiene l'andamento della domanda si sono effettuate le seguenti ipotesi:

- 1) tutti gli edifici e dei capannoni sono dati in locazione (saturazione al 100%). In tabella sono riportati i mq disponibili;
- 2) i servizi logistici intermodali sono relativi alle attività di movimentazione/stoccaggio dei containers;
- 3) i servizi logistici su gomma (e quindi i costi di investimento e di gestione ad essi connessi) sono a carico dei privati;
- 4) il numero di movimentazioni (alzate/anno) a regime è di 120.000¹: sono previste circa 60.000 alzate il primo anno di gestione ed un incremento costante fino al quinto anno di gestione in cui si raggiunge il valore di regime;
- 5) i servizi di stoccaggio riguardano circa 2.520.000 ton/anno² di merci movimentate
- 6) i servizi di stoccaggio si suddividono in tre fasce:
 - stoccaggio di breve durata che riguarda il 70% delle merci;
 - stoccaggio di media durata che riguarda il 25% delle merci;
 - stoccaggio di lunga durata che riguarda il 5% delle merci;
tale ripartizione percentuale è giustificata dalle scelte progettuali effettuate di prediligere un sistema intermodale ferro/gomma efficiente (nel progetto si prevede di realizzare viabilità carrabile in adiacenza ai binari di circolazione ferroviaria) e di ridurre il numero di piazzali da adibire allo stoccaggio di medio-lungo termine;

<i>Mq disponibili da dare in locazione</i>	
Tipologia³	mq
Magazzini logistici gomma-gomma	80.800
Magazzini logistici ferro-gomma	20.000
Uffici logistici gomma-gomma	2.700
Uffici logistici intermodali	600
Uffici/spazi per servizi alla persona	4.100

I costi di gestione

¹ Nella fase di start up del terminale logistico intermodale è sono previsti 4 treni/giorno. Il valore stimato a regime (al 5° anno di gestione) è pari a 8 treni/giorno. Considerando un valore medio di 50 TEUs per ogni treno e 300 giorni/anno il valore complessivo di merce movimentata a regime è 120.000 TEUs/anno.

² TEP =21 ton

³ Le ulteriori aree a servizio da destinare ad albergo/foresteria, sebbene previste nel progetto complessivo dell'area, non sono considerate nell'analisi dei ricavi in quanto non saranno gestite direttamente dal soggetto concessionario. In aggiunta, volendo formulare ipotesi cautelative, si è supposto di non mettere a reddito le aree destinate a parcheggio e a verde.

I costi di gestione sono suddivisi nelle seguenti categorie:

- a) personale;
- b) consumi ed utenze varie;
- c) costi per acquisizione di servizi;
- d) costi generali ed amministrativi;
- e) costi di manutenzione.

I costi per personale sono stati stimati ipotizzando l'impiego di circa 14 addetti nell'anno di gestione "a regime", suddivisi tra struttura centrale (4), sportelli operativi check-in/check-out (4) e addetti terminal (6).

COSTO DEL LAVORO				
direzione generale	1	€	46.481,12	€ 46.481,12
segreteria	1	€	22.207,65	€ 22.207,65
amministrazione	2	€	23.240,56	€ 46.481,12
tot	4	€	91.929,33	€ 115.169,89
sportelli operativi	4	€	23.240,56	€ 92.962,24
tot	4			€ 92.962,24
direzione tecnica	0	€	28.405,13	-
segreteria	0	€	23.240,56	-
gestione carichi	2	€	25.822,84	€ 51.645,69
movimentazione	4	€	23.240,56	€ 92.962,24
tot	6			€ 144.607,93
TOTALE	14	€	20.215,60	€ 283.018,38

I costi di esercizio relativi a manutenzione ordinaria, utenze e consumi, servizi generali ed amministrativi (vigilanza, pulizia e spese generali) sono riportati in tabella.

CONSUMI (energia, acqua,...)		costo complessivo annuo
energia elettrica	€	87.000,00
acqua potabile	€	11.000,00
acqua uso promisquo	€	16.000,00
altro	€	70.000,00
tot	€	184.000,00
SPESE GENERALI ED AMMINISTRATIVE		costo complessivo annuo
spese varie	€	70.000,00
canone di noleggio rete telematica	€	15.000,00
assicurazioni	€	104.000,00
tot	€	189.000,00
SERVIZI IN APPALTO ESTERNO		costo complessivo annuo
Pulizia esterna	€	51.645,69
Servizio vigilanza	€	51.645,69
tot	€	103.291,38
MANUTENZIONE ORDINARIA		costo complessivo annuo
edifici, infrastrutture e impianti	€	119.000,00
Tot	€	119.000,00

I costi relativi alla manutenzione ordinaria sono stati stimati in un valore forfettario pari al 1% del valore dell'investimento. A questi si aggiunge il costo aggiuntivo derivante dalla manutenzione straordinaria di containers, casse mobili e semirimorchi valutato al 3% del valore complessivo dell'investimento ogni 7 anni (tale costo è stato contabilizzato nella voce

investimenti). In aggiunta sono stati considerati i costi relativi alla gestione dei raccordo ferroviario sono stati calcolati in base al costo medio rilevato su base nazionale di 8,4 €/TEU.

Analisi dei flussi di cassa

In base ai risultati dell'analisi dei costi e dei ricavi è stato possibile sviluppare un modello economico-finanziario finalizzato alla valutazione della redditività del progetto e al calcolo del gap finanziario secondo quanto stabilito dall'art.55 del Reg. Ce 1083/2006.

Le ipotesi alla base del modello sono le seguenti:

- a) analisi a prezzi costanti (non si considerano le distorsioni inflattive);
- b) tasso di attualizzazione fissato al 5% secondo quanto previsto dalla Comunità Europea nella linea guida all'analisi costi-benefici;
- c) non sono previste dilazioni di pagamento da parte dei fornitori;
- d) non sono considerati crediti verso clienti in quanto i servizi logistici ed i fitti dei capannoni sono normalmente pagati entro pochi giorni dall'erogazione del servizio;
- e) periodo di cantiere pari a 4 anni;
- f) periodo di concessione pari a 25 anni (vita utile).

La struttura finanziaria dell'iniziativa è legata al modello gestionale prescelto, ovvero all'istituto del promotore (project financing). Secondo l'iter previsto dal codice degli appalti la valutazione della bancabilità dell'iniziativa avverrà a seguito dell'avviso pubblico. Ciascuna proposta da parte dei privati dovrà comprendere un piano economico-finanziario asseverato da un istituto bancario. In altri termini la struttura finanziaria del project financing è frutto di una contrattazione tra i proponenti e le banche e dipende oltre che dalla bontà del progetto anche dalle capacità finanziarie degli investitori. Pertanto nella presente analisi si è effettuata una ipotesi "all equity". E' tuttavia pacifico che l'ingente investimento previsto nel progetto dovrà necessariamente comportare il ricorso ad un consistente finanziamento bancario.

Nella tabella seguente è riportato l'andamento dei flussi di cassa del progetto (espressi in k€) nei 25 anni di vita utile previsti. Dall'analisi dei dati emerge la scarsa redditività dell'investimento: il VAN (tasso di attualizzazione pari al 5%) ed il tasso interno di rendimento (-1%) risultano negativi. Il contributo comunitario massimo ammissibile, in base a quanto previsto dall'art.55 del Reg. Ce 1083/2006, è pari a circa € 33.000.000,00. Il contributo comunitario determina un tasso interno di rendimento del capitale privato pari al 3%. In ultimo occorre specificare che i risultati ottenuti non si possono ritenere esaustivi e saranno successivamente approfonditi mediante un'analisi di sensibilità di alcuni parametri critici (domanda e prezzo di vendita). In aggiunta, sarà effettuata un'analisi del rischio per valutare la redditività dell'investimento anche in regime di incertezza. I dati in ingresso possono essere soggetti a modifiche in base alle mutevoli condizioni del mercato dei servizi logistici. Ulteriori ipotesi da valutare riguardano l'opportunità di offrire servizi logistici anche agli operatori su gomma.

2010		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
FLUSSI DI CASSA DELL'INVESTIMENTO																									
Ricavi	-	-	-	-	7.274	7.466	7.658	7.850	8.042	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234	8.234
Costi operativi	-	-	-	-	4.473	4.574	4.675	4.907	5.008	5.109	5.109	5.109	5.109	5.109	5.319	5.319	5.319	5.319	5.319	5.319	5.319	5.845	5.845	5.714	5.714
oneri di concessione pubblica a carico di privati	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	-	-	-	-	2.983	2.983	2.983	3.115	3.115	3.115	3.115	3.115	3.115	3.115	3.325	3.325	3.325	3.325	3.325	3.325	3.851	3.851	3.720	3.720	
Altri accantonamenti (TFR)	-	-	-	-	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	
Entrate nette	-	-	-	-	5.822	5.913	6.004	6.096	6.187	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	6.278	
Investimenti	-	28.620	-	25.152	-	24.213	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Disinvestimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Investimenti ammissibili	-	28.620	-	25.152	-	24.213	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
manutenzione straordinaria	-	-	-	-	-	-	-	3.094	-	-	-	-	-	3.094	-	-	-	-	-	3.094	-	-	-	-	
Flussi di investimento	-	28.620	-	25.152	-	24.213	-	-	-	-	-	-	-	3.094	-	-	-	-	-	3.094	-	-	-	-	
Variazioni Capitale Circolante Operativo																									
Variazioni oneri tributari (flussi Iva)	-	3.041	-	2.556	-	2.587	-	2.849	-	25	-	52	-	80	-	109	-	139	-	171	-	202	-	234	-
Flussi CC	-	3.041	-	2.556	-	2.587	-	2.849	-	25	-	52	-	80	-	109	-	139	-	171	-	202	-	234	-
Variazioni oneri tributari (tasse)	-	-	-	-	-	219	-	923	-	951	-	937	-	966	-	984	-	993	-	992	-	925	-	925	-
FLUSSI COMPLESSIVI	-	31.662	-	27.709	-	27.739	-	27.062	-	5.578	-	4.939	-	1.880	-	5.050	-	5.082	-	5.113	-	5.082	-	5.051	-
FLUSSI ATTUALIZZATI	-	31.662	-	26.389	-	25.160	-	23.377	-	4.589	-	3.870	-	1.403	-	3.589	-	3.440	-	3.296	-	3.120	-	2.953	-
FLUSSI ATTUALIZZATI CUMULATI	-	31.662	-	58.051	-	83.211	-	106.588	-	101.999	-	98.130	-	96.727	-	93.138	-	89.699	-	86.402	-	83.282	-	80.329	-

Tasso di attualizzazione UE	5%
VAN	-54.598
PBP	
TIR	-1,0%

Tasso di deficit di finanziamento 43%

Percentuale massima di contributo su costo ammissibile 32%

Tasso massimo di cofinanziamento 75%

CALCOLO GAP FINANZIARIO: INTERVENTO PUBBLICO

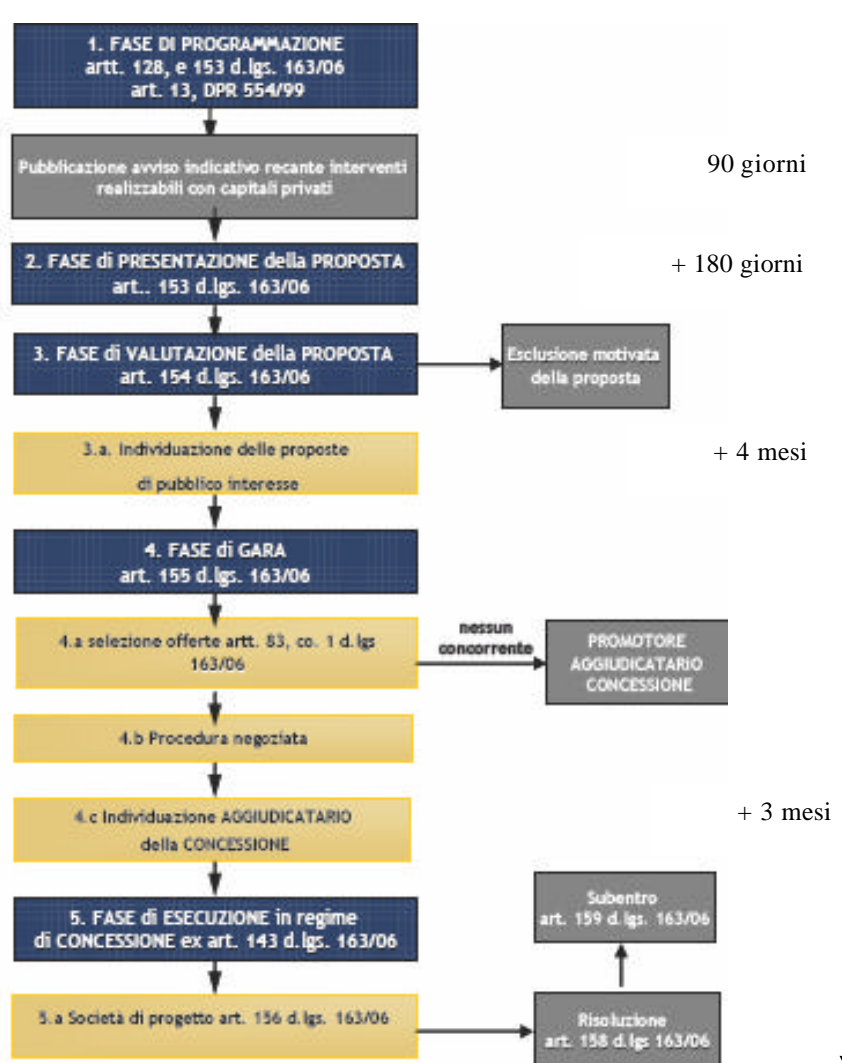
DETERMINAZIONE TASSO DI COFINANZIAMENTO				
Costo ammissibile (investim - immobilizzaz)	Entrate nette attualizzate	Costo d'investimento attualizzato comprensivo di capitale circolante	Importo contemplato dalla decisione - ex art.55	Importo massimo sovvenzione UE
103.137,9	65.290,4	114.871,2	44.516,5	33.387,4

14. Procedure amministrative e cronoprogramma

Il modello gestionale prescelto è quello del progetto di finanza. Il concessionario sarà individuato tramite le procedure previste dal vigente codice degli appalti

La gestione dei servizi ausiliari, ricreativi ed alla persona (alberghi, distr. Carburanti, officine, ecc.) non saranno oggetto dell'appalto per la realizzazione e la gestione del centro intermodale.

Secondo quanto previsto dall'attuale codice degli appalti (anche se a breve è prevista una modifica dell'**art. 155** del D.lgs 163/06), l'iter amministrativo relativo all'istituto del promotore è il seguente (elaborazione propria tratta da Unità Tecnica Finanza di progetto, www.utfp.it):



- **Definizione del calendario e delle modalità che si intendono seguire per attivare l'insieme dei contenuti in cui il progetto si articola.**

Gli approfondimenti tecnici ed economico-finanziari e la redazione dello studio di fattibilità definitivo richiederanno ulteriori 3 mesi.

Le procedure amministrative (salvo cambiamenti dell'attuale codice degli Appalti) di cui al punto precedente richiederanno un iter di circa 12 mesi ed in particolare il cronoprogramma sarà il seguente:

- bando per l'individuazione del promotore: entro 31/12/08;
- individuazione del promotore: entro 30/6/09;
- aggiudicazione appalto: entro 30/6/2010.

Il periodo di cantiere è di 4 anni (a partire da giugno 2010 fino all'inizio del 2014). Nei primi anni di cantiere si realizzano le opere connesse al polo logistico e successivamente si provvederà a completare l'intervento con la realizzazione del centro intermodale.

Il polo logistico entrerà in funzione nel 2014 e a regime nel 2019, secondo quanto previsto dal modello economico finanziario proposto.

15. Procedure di consultazione partenariale

La comunicazione dell'iniziativa alla collettività è stata avviata attraverso un convegno, cui hanno partecipato esponenti di Amministrazioni limitrofe (Acquaviva delle Fonti, Cassano Murge, Sammichele di Bari, Santeramo in Colle), nonché nella recente campagna elettorale per le elezioni amministrative, essendo tale iniziativa il primo punto programmatico della coalizione che ha poi espresso il nuovo Sindaco.

Non sono state realizzate altre procedure di consultazione partenariale. Tuttavia è stata effettuata una ricognizione presso gli imprenditori del territorio per valutare l'interesse all'iniziativa. In aggiunta è stata firmata una manifestazione d'interesse da parte dei Comuni limitrofi.

Nel proseguo è previsto il coinvolgimento delle associazioni di categoria e delle altre parti sociali durante l'iter amministrativo che porterà alla pubblicazione dell'avviso di project financing ed all'aggiudicazione dell'appalto in concessione per la costruzione e la gestione.

16. Raccordo e coerenza con strumenti urbanistici e di programmazione

Per ogni punto allegare breve relazione:

- **Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP):** l'intervento è coerente con gli obiettivi della versione definitiva (maggio 2007). In particolare parte seconda capitoli 1.3 e 1.4.
- **Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI):** non è presente alcuna interferenza in quanto in territorio di Gioia del Colle non è soggetto a vincoli del PAI. Saranno tuttavia approfondite le valutazioni in merito alla presenza della lama.
- **Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG):** il DRAG detta le linee guida che i Comuni devono osservare nella redazione dei nuovi strumenti di pianificazione generale; ad oggi si ritiene che l'intervento sia compatibile con gli indirizzi forniti dal DRAG. Il raccordo e la coerenza con detto documento sarà comunque oggetto di ulteriori approfondimenti (alla luce della recente pubblicazione dello stesso).
- **Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT):** si ritiene l'intervento compatibile con il PRT vigente. Il raccordo e la coerenza con detto documento sarà comunque oggetto di ulteriori approfondimenti.
- **Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR:** l'intervento è coerente con quanto previsto dal documento strategico regionale in materia di competitività e di trasporti.
- **Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013):** Il progetto è coerente con l'asse VI del P.O. FESR "**Competitività dei sistemi produttivi e occupazione**". L'obiettivo specifico della politica industriale regionale è quello di elevare la competitività dei sistemi produttivi, partendo dall'evoluzione del contesto competitivo e tecnologico che richiede strategie basate su una maggiore capacità di offerta di risorse qualificate a livello territoriale e di una loro elevata. In particolare l'intervento si raccorda con la linea di intervento 6.2 "Iniziativa per le infrastrutture di supporto degli insediamenti produttivi" è quella specifica per l'intervento che viene proposto. Il progetto risulta altresì coerente con le finalità dell'asse V del PO FESR Puglia.
- **Raccordo e coerenza con altri Piani Regionali di settore e/o intersettoriali:** non pertinente
- **Raccordo e coerenza con altri documenti di programmazione territoriali/ locali (PRG):** è coerente.
- **Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici:** l'intervento è coerente con il PUTT "Paesaggio" (la zona interessata da una lama, riportata negli atlanti della documentazione cartografica – ambiti distinti Morfologia – è stata considerata area di rispetto da lasciare a verde)
- **Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino:** non vi sono interferenze con Piani di Bacino che interessano l'intervento in questione.