



CONFINDUSTRIA
Taranto

CONFINDUSTRIA
Puglia



PROTOCOLLO DI INTESA

PER LA PROMOZIONE DEL RICONOSCIMENTO DEL

“Distretto della Logistica”

Legge Regionale n. 23 del 3 agosto 2007

**PROTOCOLLO D'INTESA
PER LA DEFINIZIONE DI UN ACCORDO VOLTO AL RICONOSCIMENTO
DEL DISTRETTO PRODUTTIVO DELLA LOGISTICA
AI SENSI DELL'ART. 3 DELLA LEGGE REGIONALE 23/2007
ED
A COSTITUIRE UNA STRUTTURA ORGANIZZATIVA.**

IL NUCLEO PROMOTORE

Le **ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA** qui rappresentate :

- NICOLA DE BARTOLOMEO, in qualità di legale rappresentante di CONFINDUSTRIA PUGLIA, con sede in Bari alla via Demetrio Marin n. 3,
- LUIGI SPORTELLI, in qualità di legale rappresentante di CONFINDUSTRIA TARANTO, con sede in Taranto alla via Dario Lupo, 65,
- MAZZEI CARLO, in qualità di legale rappresentante di CNA TARANTO, con sede in Taranto alla via Principe Amedeo, 46;
- CARLO MARTELLO, in qualità di legale rappresentante di CONFEDERAZIONE COOPERATIVE TARANTO, con sede in Taranto alla Viale Magna Grecia n. 468,

▪

le **ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA di livello nazionale** che sottoscrivono il presente protocollo d'intesa mediante "scheda di sottoscrizione":

- NEREO MARCUCCI, in qualità di legale rappresentante dell'ASSOLOGISTICA Associazione Italiana Imprese di logistica, Magazzini Generali, Magazzini Frigoriferi, Terminalisti portuali, Interportuali e Aeroportuali, con sede in Milano, via Cornalina n. 19,

le **ORGANIZZAZIONI SINDACALI regionali, CGIL, CISL e UIL** che sottoscrivono il presente protocollo d'intesa mediante "scheda di sottoscrizione":

le **ORGANIZZAZIONI SINDACALI provinciali**, che sottoscrivono il presente protocollo d'intesa mediante "scheda di sottoscrizione":

- Luigi D'Isabella, in qualità di legale rappresentante della Camera del Lavoro CGIL Taranto, con sede in Taranto, via Dionisio, 20,
- Vincenzo Balestra, in qualità di legale rappresentante della Unione sindacale territoriale CISL Taranto, con sede in Taranto, via Regina Elena, n. 126,
- Franco Sorrentino, in qualità di legale rappresentante della Camera Sindacale Provinciale UIL Taranto, con sede in Taranto, piazza Dante, 2;

gli **ENTI** di cui all'art. 3 lettera b) e c) della Legge Regionale n. 23 del 3 agosto 2007, che sottoscrivono il presente protocollo d'intesa mediante "scheda di sottoscrizione:

- MICHELE CONTE, in qualità di legale rappresentante dell'AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO, con sede in Taranto al Porto Mercantile,
- GIANNI FLORIDO, in qualità di legale rappresentante della Provincia di Taranto, con sede in Taranto alla via Anfiteatro,4;

le **UNIVERSITÀ** che sottoscrivono il presente protocollo d'intesa mediante "scheda di sottoscrizione:

- SALVATORE MARZANO, in qualità di legale rappresentante del POLITECNICO DI BARI, con sede in Bari alla Via Orabona, 4,
- CORRADO PETROCELLI, in qualità di legale rappresentante dell'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI BARI, con sede in Bari alla Via Orabona, 4;

i **CENTRI DI COMPETENZA** che sottoscrivono il presente protocollo d'intesa mediante "scheda di sottoscrizione:

- GIUSEPPE VISAGGIO in qualità di legale rappresentante dell'impresa NODO PUGLIESE DEL CENTRO DI COMPETENZA ICT/SUD con sede legale in Bari alla via Orabona, 4 c/o Dipartimento di Informatica, Università degli Studi di Bari;
- LIMOSANI MICHELE, in qualità di legale rappresentante dell'impresa MERIDIONALE INNOVAZIONE TRASPORTI s.c.a.r.l. con sede legale in Messina alla via Piazza Pugliatti,1;

Le **IMPRESA** operanti sul territorio regionale che sottoscrivono il presente protocollo d'intesa mediante "scheda di sottoscrizione":

... *omissis* ...

nel prosieguo "le parti"

**Esaminati
i provvedimenti normativi/direttive/indirizzi
Comunitari, Nazionali e regionali:**

- Il Consiglio europeo di Lisbona del 23 e 24 marzo 2000 ha individuato nella costruzione della più avanzata società basata sulla conoscenza, l'innovazione e la valorizzazione del capitale umano il fondamento della strategia di sviluppo dell'Unione da realizzare attraverso l'adeguamento delle infrastrutture materiali e immateriali, l'incentivazione della ricerca scientifica, l'innovazione tecnologica e l'ampliamento dell'area di libera scelta delle imprese suggerendo quale strumento di attuazione il rafforzamento dei distretti produttivi capaci di supportare la crescita della imprese e della loro competitività.
- La legge 5 ottobre 1991 n. 317 relativa a "Interventi per l'innovazione e sviluppo delle piccole imprese" detta disposizioni per la definizione e l'individuazione dei distretti industriali;
- Legge Finanziaria per il 2006 (L. 266/2005) è intervenuta in materia di politica industriale individuando la centralità dei distretti produttivi quale leva per lo sviluppo dell'economia nazionale attraverso la valorizzazione di risorse umane qualificate e la incentivazione della ricerca e dell'innovazione;
- **l'art. 1, comma 1003, della legge 27 dicembre 2006, n. 296/2006 (finanziaria 2007)** prevede contributi per lo sviluppo delle filiere logistiche dei servizi ed interventi concernenti porti con connotazioni di hub portuali di interesse nazionale, nonché per il potenziamento dei servizi mediante interventi finalizzati allo sviluppo dell'intermodalità e delle attività di transshipment;
- Il Ministero per lo sviluppo economico, nel decreto Industria 2015 individua nelle reti di impresa, lo strumento per garantire il riposizionamento strategico del sistema industriale italiano nell'ambito dell'economia mondiale, globalizzata e fortemente competitiva;

- Il **Nuovo Piano generale dei Trasporti e della Logistica** individua tra gli elementi di criticità del settore dei trasporti, oltre alle carenze di tipo infrastrutturale, la **mancanza di un adeguato coordinamento tra i diversi soggetti e, in particolare, sottolinea l'incapacità della Pubblica amministrazione di svolgere un'azione capace di assicurare con tempestività e snellezza procedurale un adeguato sviluppo del settore**; al fine di consentire un utilizzo più efficiente e sostenibile del trasporto, con particolare attenzione al traffico merci, e raggiungere una dotazione di servizi di alta qualità, il **Piano propone di privilegiare le scelte che rispondono alla domanda di logistica integrata** promuovendo efficienza e imprenditorialità in tutti i comparti del trasporto;
- Il Nuovo Piano generale dei Trasporti e della Logistica ha collocato tra le priorità lo sviluppo del cabotaggio marittimo, riconoscendo tra gli elementi essenziali per la riqualificazione e il potenziamento della portualità italiana attraverso la realizzazione di una rete di terminali di cabotaggio destinati ai traffici combinati strada-mare "Ro-Ro" (Roll-on Roll-off: imbarco/sbarco di veicoli a ruote); il potenziamento logistico e infrastrutturale del settore ferroviario con particolare attenzione al trasporto combinato strada-rotaia; la migliore utilizzazione delle vie fluviali;
- il **Patto nazionale per la Logistica** individua, tra gli interventi prioritari per **l'ottimizzazione delle attività logistiche**, l'attivazione di misure capaci di accrescere il processo di terziarizzazione per una reale trasformazione delle imprese di trasporto in imprese di trasporto e logistica ed, allo stesso tempo, fornire un servizio alle imprese per incentivare la logistica di distretto, di area, di filiere, di prodotto, sostenendo e supportando adeguatamente una strutturazione della domanda e dell'offerta;
- Il Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture al fine di individuare i luoghi in cui concentrare le azioni della programmazione ha articolato il territorio nazionale in piattaforme territoriali a livello transnazionale, nazionale e interregionale, considerate come parti del Paese capaci di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell'offerta territoriale e nella produzione di ricchezza;
- il **Quadro Strategico Nazionale 2007-2013** assume tra le sue priorità l'obiettivo di *"accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici funzionali allo sviluppo"* anche **attraverso la predisposizione di condizioni – istituzionali,**

amministrative e tecnico-operative anche al fine di garantire l'aumento della competitività del Mezzogiorno e la capacità del sistema delle imprese di affrontare con più forza la competizione esterna, per riposizionare il sistema produttivo nazionale nel contesto mondiale.

PREMESSO CHE

- **in data 2 ottobre 2006 Confindustria Taranto ed i sindacati provinciali CGIL, UIL e CISL hanno sottoscritto l'“Atto di indirizzo di politica industriale della Provincia di Taranto” che nella sue linee operative strategiche attribuisce ai distretti un ruolo centrale per lo sviluppo della provincia di Taranto;**
- **nel suddetto atto, le parti sottoscrittrici si sono impegnate a promuovere il distretto della logistica e che tale centralità è stata confermata nel protocollo “Priorità per la competitività” sottoscritto nel febbraio 2008 tra Confindustria Taranto ed i sindacati provinciali CGIL, UIL e CISL;**
- **Confindustria Taranto, sin dal dicembre 2006 ha costituito il “Nucleo Promotore del Distretto della Logistica” con la partecipazione di:**
 - **CNA di Taranto;**
 - **Confcooperative Taranto;**
 - **Provincia di Taranto;**
 - **Politecnico di Bari;**
 - **Università degli Studi di Bari;**
 - **Organizzazioni sindacali provinciali CGIL, CISL e UIL;**

attraverso la sottoscrizione dei seguenti atti d'intesa:

- a “Protocollo d'intesa per la costituzione del nucleo promotore del distretto logistico” sottoscritto congiuntamente dalla CNA di Taranto, nella persona del Presidente Dott. Carlo Mazzei, dalla Provincia di Taranto, nella persona del Presidente Gianni Florido e da Politecnico di Bari rappresentata dal Magnifico Rettore Prof. Salvatore Marzano;
- b “Verbale di adesione al nucleo promotore del “Distretto della Logistica” sottoscritto congiuntamente dall'Università degli Studi di Bari, rappresentata dal Magnifico Rettore Prof. Corrado Petrocelli;
- c “Verbale di adesione al nucleo promotore del “Distretto della Logistica” sottoscritto congiuntamente con le Organizzazioni sindacali CIGL di Taranto, nella persona del segretario provinciale Dott. Gianni Forte, CISL di Taranto nella persona del Dott. Vincenzo Balestra e UIL Taranto nella persona del Dott. Francesco Sorrentino;

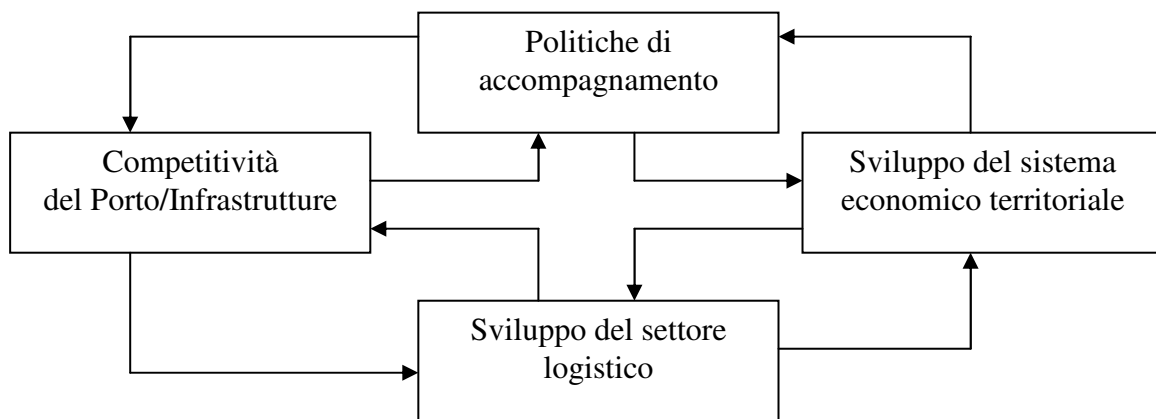
- d “Verbale di adesione al nucleo promotore del “Distretto della Logistica” sottoscritto congiuntamente con l’Autorità Portuale di Taranto, nella persona del Presidente Michele Conte;
 - e “Verbale di adesione al nucleo promotore del “Distretto della Logistica” sottoscritto congiuntamente con il Comune di Taranto, nella persona del Sindaco Dott. Ippazio Stefano;
- Confindustria Taranto, condividendo l’obiettivo di realizzare uno sviluppo territoriale incentrato sulla qualificazione dei trasporti e la crescita della specializzazione ed integrazione logistica proposto dal P.I.T. n. 6 ha sottoscritto con i Comuni dell’area, di cui il Comune di Taranto è capofila, appositi protocolli d’intesa con i quali le parti si impegnano a svolgere ogni azione utile per il riconoscimento del distretto della Logistica:
- a “Protocollo d’intesa per lo sviluppo economico del Comune di Massafra”;
 - b “Protocollo d’intesa per lo sviluppo economico del Comune di San Giorgio”;
 - c “Protocollo d’intesa per lo sviluppo economico del Comune di Statte”;
 - d “Protocollo d’intesa per lo sviluppo economico del Comune di Fragagnano”;
 - e “Protocollo d’intesa per lo sviluppo economico del Comune di Grottaglie”;
- Confindustria Taranto, nella logica dell’integrazione territoriale, ha sottoscritto con gli altri Comuni della Provincia, che hanno ritenuto di presentare una specifica vocazione logistica, appositi protocolli d’intesa che includono i Comuni di Sava, San Marzano di San Giuseppe, Faggiano e Mottola nella procedura di riconoscimento del Distretto della Logistica;

PREMESSO ANCORA CHE

- il Distretto Produttivo della Logistica s’inserisce e si integra con il progetto della Piattaforma Logistica Continentale Pugliese che vede coinvolto in modo sistemico tutto il territorio regionale con tutte le proprie potenzialità, soprattutto nelle diverse modalità di trasporto. Un territorio la cui collocazione geografica, in relazione ai traffici marittimi per l’Europa e le Americhe che attraversano il Mediterraneo, costituisce una vera e propria Piattaforma naturale capace di attrarre già con le proprie attuali infrastrutture le merci anche quelle dirette in centro/nord Europa;
- la competitività del sistema logistico è legata al sistema economico territoriale che deve essere in grado di supportare, tramite politiche di accompagnamento ad hoc, lo sviluppo del sistema stesso; la sua capacità attrattiva, infatti, dipende sia dalla quantità che dalla qualità dei servizi offerti ma anche dal grado di accessibilità del sistema stesso;

- il Distretto della logistica composto dal sistema portuale-e dai servizi logistici ad esso connessi, le imprese e la Pubblica amministrazione, fortemente rappresentati in questo protocollo, devono porre in essere meccanismi di autoalimentazione che portino all'avvio del circolo virtuoso orientato allo sviluppo del territorio;
- questi rappresentano gli elementi che promuovono e sostengono il circolo virtuoso porto/infrastrutture logistiche- territorio, come schematizzato in figura; la valorizzazione di un hub intercontinentale all'interno di un sistema produttivo-territoriale diventa, da subito un importante strumento di marketing territoriale che favorisce la conoscenza del territorio presso il quale lo stesso porto è ubicato e funge da elemento fondamentale per le politiche di competizione con evidenti effetti positivi su scale regionale;

Relazione di interdipendenza tra porto e territorio



Considerato che

il presente protocollo, che rappresenta lo strumento assegnato alle parti ai sensi dell'art. 4 della legge regionale n. 23 del 3 agosto 2007, riporta le motivazioni alla base dell'avvio del distretto, i principali obiettivi, le caratteristiche dei progetti più significativi che si intendono avviare al fine di valorizzare il sistema produttivo locale;

le parti concordano sulla costituzione del distretto della logistica per le motivazioni e gli obiettivi di seguito riportati.

MOTIVAZIONI

A. CONFIGURAZIONE DEL DISTRETTO

1. il **Distretto Produttivo della Logistica** è individuato dal punto di vista giuridico sulla base della Legge Regionale 3 agosto 2007 n. 23 “*Promozione e riconoscimento dei distretti produttivi*” e **definito** in virtù di una **significativa concentrazione di piccole e medie imprese svolgenti attività collegate ed integrate in un sistema produttivo rilevante (l’area portuale e retroportuale di Taranto) appartenenti ad uno o più ambiti territoriali anche non confinati tra loro con il forte coinvolgimento delle Istituzioni interessate, delle Associazioni di categoria e sindacali;**
2. la ricerca condotta dall’Associazione “Studi e Ricerche per il Mezzogiorno” pubblicata in “Poli logistici, infrastrutture, e sviluppo del territorio – il mezzogiorno nel contesto nazionale europeo e del Mediterraneo” individua tre grandi poli logistici meridionali, prescelti sulla base della presenza di imprese, della funzionalità e dell’operatività delle infrastrutture, tra cui il ***Polo Logistico Pugliese*** costituito dal *Porto di Taranto e l’interporto Pugliese*.
3. nella caratterizzazione delle città soggette all’analisi, la stessa ricerca di cui sopra, definisce Taranto “*provincia logistica*” in considerazione della sua dotazione di infrastrutture portuali;
4. la suddetta ricerca affronta i temi della logistica quale settore internazionale e, attraverso
 - a l’analisi della ***domanda di logistica a livello territoriale*** (analisi dei volumi e dei valori dei flussi logistici di merci che transitano in Italia, attraverso l’analisi dei flussi stradali intraregionali e interregionali, nonché dell’interscambio commerciale delle regioni Italiane) caratterizza la Regione Puglia quale area a “Media” intensità logistica;
 - b l’analisi dell’***offerta dei servizi logistici***, focalizzando l’attenzione sulla presenza di “infrastrutture logistiche” e la numerosità delle imprese logistiche definisce la *Regione Puglia* ad “alta specializzazione Produttiva”.L’approfondimento dei suddetti indici è approfondita nell’allegato **“Rilevanza del sistema logistico nell’ambito regionale”** (allegato n. 1);

5. la nascita del Distretto della Logistica si fonda sulla presenza determinante sul territorio del **secondo porto nazionale** (tra i maggiori porti europei per la movimentazione delle merci) supportato dalla presenza di uno scalo aeroportuale orientato al servizio cargo, **da adeguate infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento e da una dotazione di aree al servizio della movimentazione delle merci e della logistica pari a oltre 3 milioni di mq.**
6. la nascita del Distretto della Logistica è espressione della volontà delle imprese (supportate dall'attività delle Università, enti privati e pubblici) firmatarie del presente protocollo - operanti nel settore della logistica intesa quale insieme di attività funzionali alla movimentazione/distribuzione delle merci dai centri di produzione a quelli di consumo - che costituiscono la filiera di riferimento del costituendo distretto; tale analisi è descritta nell'allegato **“La filiera del Distretto della Logistica. Individuazione e classificazione delle imprese”** (allegato n. 2).
7. La significatività dell'aggregazione delle imprese costituenti il Distretto della Logistica viene individuato considerando:
 - a Il Valore aggiunto del settore di attività **“I - Trasporti, magazzinaggi e comunicazione”** (classificazione ISTAT) **regionale** è pari a € 3.248.371,36, ottenuto dalla somma degli importi del *Valore aggiunto* del Settore “I - Trasporti, magazzinaggi e comunicazione” relativi a tutte le province pugliesi contenuti nel Decreto 26 luglio 2007 del Ministero dello Sviluppo economico pubblicato sul Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 176 del 31/7/2007;
 - b Il *Valore aggiunto* del settore di attività **“I - Trasporti, magazzinaggi e comunicazione” regionale** concorre per il **9%** al conseguimento del *valore aggiunto totale regionale*, pari a € 34.982.471,25 ottenuto dalla somma di tutti i dati relativi al valore aggiunto totale conseguito da tutte le province pugliesi, contenuti nel Decreto 26 luglio 2007 del Ministero dello Sviluppo economico pubblicato sul Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 176 del 31/7/2007;
 - c Il Fatturato per l'anno 2006 conseguito dalle aziende appartenenti al distretto produttivo della Logistica è pari a € **564.460.255.03** (*dal suddetto totale si escludono i dati di Poste Italiane, tra i soggetti sottoscrittori, in quanto il fatturato di 17 miliardi e il numero di 149000 addetti si riferisce a tutto il territorio nazionale*);
 - d L'indice di occupazione del Distretto è **0,25** calcolato rapportando il totale degli occupati impiegati nelle imprese facenti parte del distretto, pari a **4854** e il totale degli occupati del Settore **“I - Trasporti, magazzinaggi e comunicazione” regionale**, pari a 19.638, pubblicato in “Puglia in Cifre 2007” dell'Istituto Pugliese di Ricerche Economiche e Sociali (edizioni SEDIT);

B. PUNTI DI FORZA

B. 1 Scenario Internazionale dei Traffici Marittimi

1. L'economia mondiale, trainata dalla forte crescita di alcuni Paesi emergenti quali la Cina, l'India, il Brasile, la Russia, i Balcani e i paesi che si affacciano sul Mar Nero, ha continuato la sua fase espansiva nel 2006 e l'industria dell'armamento e del settore marittimo/portuale sono tra i principali beneficiari e motori fondamentali dei profondi cambiamenti dell'economia mondiale.
2. i traffici marittimi, dunque, hanno avuto e continuano ad avere un notevole sviluppo, frutto del vertiginoso e sempre più accentuato interscambio di merci tra i continenti, della grande differenza di sviluppo del settore tecnologico e della creazione e distribuzione della ricchezza nel contesto dell'economia mondiale, della differenza dei costi dei prodotti per il differente costo del lavoro, dell'apertura di mercati di dimensioni immense e della forte crescita dei Paesi emergenti tra i quali quelli sopra citati;
3. la ritrovata centralità del Mediterraneo (*che da qualche anno vede una forte crescita dei porti "hub"*) nel quadro dei traffici marittimi mondiali è dovuta principalmente alla posizione geografica, rispetto all'Estremo Oriente ed all'Africa, oggi più che mai vantaggiosa per il ruolo che tali aree, in via di sviluppo, rivestono sui mercati mondiali e, conseguentemente, nel panorama trasportistico internazionale;
4. per tali motivi i porti del Sud Italia rappresentano la naturale piattaforma logistica di alcune grandi direttrici di collegamento, intersecandosi ad ovest con il corridoio tirrenico e con il corridoio trans-europeo I (*Berlino-Palermo*) ed a Est con il corridoio adriatico - ionico, con il corridoio VIII e/o con il corridoio *Taranto – Igoumenitsa - Via Egnatia* fino al Mar Nero;
5. in tale contesto internazionale dei traffici marittimi e, in particolare, quelli che percorrono la costa atlantica, il **“Porto di Taranto: lo stato dei fatti e i progetti di sviluppo – la logistica”** (allegato n. 3) ha un ruolo significativo non solo per quanto concerne la movimentazione di merce varia in contenitori ma anche per quanto concerne la movimentazione delle merci connesse alla produzione dello stabilimento siderurgico dell'ILVA s.p.a., delle rinfuse liquide dell'E.N.I. La movimentazione complessiva dello scalo è pari a circa **50 milioni di tonn.** ed un movimento di navi pari a **5.231 unità** nel 2006;

B. 2 Il ruolo del porto di Taranto

6. Il porto di Taranto, discostato di sole 172 m. n. dalla rotta Suez-Gibilterra, gode di una posizione geografica strategica nel Mediterraneo, baricentrica rispetto alle rotte tra Oriente ed occidente e rappresenta un centro ideale per il traffico marittimo tra l'Europa ed il resto del mondo nonché per il traffico a corto raggio nazionale ed europeo;
7. il porto di Taranto è, altresì, uno dei maggiori porti hub dell'area mediterranea che collega mediante 12 linee di navigazione (*4 oceaniche e 8 feeder*) circa 60 porti - *dall'Estremo/Medio/Vicino Oriente, alle Americhe, dal Nord Europa a tutto il Mediterraneo* - dalle maggiori aree di produzione a quelle di consumo;
8. il terminal contenitori, gestito dalla Taranto Container Terminal S.p.A. (*società del Gruppo Evergreen Marine Corporation di Taiwan tra i maggiori leader mondiali del trasporto marittimo contaneirizzato*) – peraltro firmataria del presente protocollo - inaugurato nel giugno del 2001, con una potenzialità pari a 2 milioni di TEU, ha movimentato nel 2006 circa 892.000 Teu ed assicura, al momento, un movimento mensile di navi pari a circa 60 unità.
L'attività del terminal contenitori di Taranto **contribuisce all'intero sistema produttivo della regione Puglia e delle regioni limitrofe** con il vantaggio per le aziende, pugliesi e lucane in particolare, di trovarsi nelle immediate vicinanze di un porto attrezzato - leader nella movimentazione dei contenitori delle materie prime e dei prodotti siderurgici e petroliferi - e da cui poter ricevere le materie prime e merci necessarie per la propria attività e poter spedire i propri prodotti (*mobili, pasta, scarpe, tessuti, ecc.*) per destinarle nell'Estremo/Vicino/Medio Oriente, Stati Uniti, Nord Europa ecc. in tempi brevi, certi, con un servizio economico;
9. la movimentazione del terminal contenitori è, in via prevalente, di *transhipment (movimentazione nave-piazzale-nave)* con una quota significativa pari a circa il 10-12% di "*import/export*" (*movimentazione nave-territorio-nave, pari a circa 1.500.000 tonnellate*) di cui 4-6% via ferrovia e 6-8% via strada, merce avente derivazione/provenienza dal territorio jonico/regionale/nazionale;
10. **il porto di Taranto, ed il suo territorio di riferimento**, ha tutte le potenzialità per divenire una vera e propria piattaforma logistica i cui nodi ed assi possano costituire fattori di attrazione di investimenti nazionali e stranieri e, quindi, sono occasione di sviluppo su scala assai più vasta rispetto a quella limitata al solo trasporto marittimo;

11. il forte impatto generato dall'inserimento del porto di Taranto nei traffici internazionali e intercontinentali containerizzati ha fatto emergere, *in una prospettiva di competizione territoriale con gli altri Paesi che si affacciano sul Mediterraneo*, la necessità di potenziare le dotazioni infrastrutturali dello scalo jonico e del territorio e i collegamenti con le reti nazionali ferroviarie/stradali alle esigenze della nuova realtà. Il modello dei porti del Nord Europa evidenzia come sia vincente la scelta strategica di **predisporre aree attrezzate per l'erogazione di servizi nel ciclo logistico**, ormai sempre più votato all'*outsourcing* e leva fondamentale nei processi aziendali.

12. i progetti di sviluppo già avviati del **Porto di Taranto** - riportati nel documento di programmazione e pianificazione dell'Autorità portuale di Taranto denominato "*Piano Operativo Triennale 2008-2010*" (approvato dal Comitato Portuale con delibera n. 08/07 del 17 luglio 2007) - riguardano lo **sviluppo della Logistica** con l'obiettivo di realizzare un porto di "*terza generazione*". Un porto che non sia solo centro di movimentazione o solo centro di attività industriali ma anche **Piattaforma Logistica interfacciata con le filiere produttive e trasportistiche**.

13. L'Autorità Portuale di Taranto ha investito, in termini di progettazione e pianificazione, in diverse iniziative per dare concretezza al ruolo di Taranto, inteso non solo come porto ma anche come territorio, quale Piattaforma Logistica Intermodale. Detti progetti riguardano:
 - ✓ **“Piastra Portuale - Piastra Logistica integrata al sistema intermodale della rete trasportistica del Corridoio Adriatico”**.
Il Governo, rilevandone il carattere strategico di preminente interesse nazionale, inseriva nella Legge Obiettivo detto progetto che prevede la realizzazione di un complesso di opere per circa 156 milioni di Euro (allegato n. 3).
Tra le opere da realizzare nel breve spicca la **Piattaforma Logistica Integrata** che verrà gestita dalla Logsystem società del Gruppo Gavio Logistica che ha come "*core business*" da una parte le attività di handling, confezionamento e riconfezionamento, etichettatura, "groupage" e spedizioni di merci in import ed export e dall'altra un servizio di "cabotaggio" a mezzo di navi ro-ro, con traffici che riguarderanno anche Taranto-Genova-Rivalta, Taranto-Ravenna-Rubiera, in sinergia con le altre piattaforme logistiche del Gruppo e con altri grandi trasportatori (ad es. Trenitalia).
Trattasi di una infrastruttura di 200.000 mq., per la quasi totalità in ambito portuale, con un terminal ferroviario collegato alla rete ferroviaria nazionale ed alle arterie principali lungo la dorsale adriatica e jonica e, quindi, connesso all'intero sistema europeo.

Tra le **finalità operative** emerge: **a)** l'offerta dei servizi di logistica a Compagnie di Navigazione ed a operatori nazionali ed internazionali; **b)** il coordinamento e l'organizzazione di un servizio di feederaggio nell'area mediterranea per la distribuzione delle merci; **c)** lo sviluppo della movimentazione di container, automobili e merci di diverse filiere produttive; **d)** promozione di un servizio di cabotaggio a mezzo di navi Ro-Ro.

L'occupazione prevista a regime è di circa **300 addetti**. L'occupazione **sull'indotto** è valutabile in almeno **650 addetti**.

La prossima realizzazione della Piattaforma Logistica nel porto di Taranto cambierà gli equilibri della logistica in tutto il Mediterraneo e segnerà un successo per l'intero Mezzogiorno.

✓ **Il Distripark.**

Nel 2002 si è costituita la Società Consortile a r. l. "Distripark Taranto" - tra la Provincia, il Comune, la Camera di Commercio I.A.A. e l'Autorità Portuale - per la realizzazione di un Distripark in area retroportuale **a ridosso del terminal contenitori**. La Provincia di Taranto detiene la Presidenza della società per il 2° triennio che scadrà il 31.12.2008.

La progettazione preliminare del Distripark di Taranto prevede:

- l'insediamento su una superficie di **751.141 mq.**, ubicata in area retroportuale a ridosso del Terminal Contenitori;
- la realizzazione di un complesso di edifici destinati a magazzini commerciali.

La presenza di una simile struttura a servizio della distribuzione e della logistica, oltre che essere di supporto all'acquisizione di nuovi traffici marittimi, incentiverà l'insediamento e la coesistenza di una pluralità d'impresе di trasporto, di logistica e di trasformazione (*piccole lavorazioni, assemblaggio, imballaggio, manutenzione, ecc.*) che potranno conferire valore aggiunto alla merce in entrata/uscita dal porto di Taranto. E' in atto un'attività promozionale volta a acquisire capitali privati per la realizzazione dell'infrastruttura;

✓ **Ampliamento del 5° sporgente per la realizzazione del nuovo Terminal Contenitori.**

L'importanza del porto di Taranto è particolarmente rilevante non solo per lo stato dei fatti ma soprattutto per le potenzialità di **ulteriore sviluppo del traffico contenitori** grazie alla favorevole posizione geografica ed ai grandi spazi esistenti. Dagli studi di settore effettuati per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale è emersa l'utilità di un ulteriore terminal contenitori, che sia in grado di offrire i propri servizi a qualsivoglia armatore, da realizzarsi sull'ampliamento del 5° Sporgente.

Tale opera è stata inserita nell'elenco annuale dei lavori 2008 e nel programma triennale 2008-2010 dell'Autorità Portuale di Taranto e per la realizzazione potrà usufruire del percorso agevolato previsto dall'art. 1 – comma 1002 - della Legge Finanziaria 2007 (l. 296/2006) con il quale il Governo ha riconosciuto formalmente l'importanza del porto di Taranto nel sistema portuale nazionale: *“Al fine di garantire gli interventi infrastrutturali volti ad assicurare il necessario adeguamento strutturale per l'ampliamento del porto di Taranto il Ministro delle Infrastrutture procede ai sensi dell'art. 163 del Codice dei contratti pubblici di cui al d. lgs. 163/2006”*.

✓ **Potenziamento dei collegamenti ferroviari.**

La prevista crescita della movimentazione intermodale delle merci in contenitori, con particolare riferimento alla piattaforma logistica, deve essere supportata dalla realizzazione delle infrastrutture ferroviarie.

L'accordo preliminare tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia, sottoscritto in data 28.2.07, ha previsto il potenziamento del sistema portuale della regione e più specificatamente, per il **porto di Taranto**, il **collegamento ferroviario del complesso del porto con la rete ferroviaria nazionale**. L'intervento terrà conto delle previsioni di sviluppo del porto (*realizzazione di aree operative al porto fuori rada in ampliamento del 5° sporgente, collegamento ferroviario sull'ampliamento del 4° sporgente, collegamento 1° sporgente- piattaforma logistica, etc...*) e prevedrà le opere ed impianti ferroviari di collegamento fra l'area portuale e la rete ferroviaria RFI.

L'intervento sarà compatibile e completerà progetti di sviluppo degli impianti ferroviari sia interni al porto che di collegamento con la rete nazionale (*piastra portuale di Taranto, bretella di collegamento delle linee Ta-Metaponto con la linea Ta-Ba, terminal ferroviario Distripark, etc...*). e prevedrà la modifica e l'adeguamento di esistenti fasci di binario interni e/o asservibili al porto per garantire l'efficienza e la sicurezza del trasporto ferroviario. Saranno studiate anche le modifiche delle infrastrutture interferenti.

B. 3 I collegamenti intermodali

- 14.** dal porto di Taranto, geograficamente posizionato fuori dalla città, si diramano **collegamenti stradali** di assoluto privilegio grazie all'imbocco immediato su tutte le direttrici stradali ed autostradali;
- 15.** la quota significativa di “*non trashipment*” del terminal contenitori è supportata dall'operatività del **collegamento ferroviario**, insistente sul terminal medesimo, con la rete ferroviaria nazionale: ogni giorno da/per il

terminal jonico partono e sono diretti in media tre convogli di merce contaneirizzata da/verso **gli interporti di Nola, Bologna, Ancona**, con la possibilità di raggiungere **l'Europa Centrale – Monaco/Riem** - con un transit time (*al momento*) inferiore alle **34 ore**. Inoltre, il nuovo piano regolatore portuale di Taranto prevede la dotazione di collegamento ferroviario diretto con la rete nazionale per tutti i moli.

16. sul territorio è presente - oltre agli **scali aeroportuali** di Bari e Brindisi dai quali partono/arrivano quotidianamente voli passeggeri da/verso i principali scali europei - a circa 20 Km dal porto, lo **scalo aeroportuale Arlotta** di **Grottaglie** che potrebbe rappresentare un'ulteriore opportunità di sviluppo del trasporto intermodale delle merci con la funzione di **aeroporto cargo** integrato come previsto dal PRT della Puglia.

Infatti, il recente insediamento della società Alenia - con una pista di atterraggio di 3,2 Km – e delle imprese ad essa collegate fornirà nuovo ulteriore impulso alla domanda di trasporto merci in collegamento con lo scalo portuale jonico.

17 **R.F.I.** ha progettato e appaltato la realizzazione di un raccordo di collegamento diretto delle linee ferroviarie Taranto-Metaponto-Reggio Calabria e la Taranto-Bari all'altezza della stazione Bellavista e che detta opera, che **terminerà entro il 2008**, consentirà ai convogli merci provenienti da Reggio Calabria (*porto di Gioia Tauro*), diretti verso Bari, di non fermarsi più nella Stazione di Taranto per le manovre necessarie al cambio di direzione di marcia con un notevole risparmio di tempi e costi;

18 **L'ANAS** ha progettato ed ha concluso le operazioni di gara per la realizzazione della **Bretella di collegamento Autostradale** di soli **3,6 Km.** - con adeguamento della carreggiata - del raccordo 106DIR (*diramazione 106 per S.S. 100*) di Palagiano che collega l'imbocco autostradale con la 106 jonica (TA/RC) Tale opera è indispensabile in previsione dell'ulteriore sviluppo del traffico contenitori al fine di evitare il formarsi di colli di bottiglia sulla statale Taranto-Massafra.

C. PUNTI DI CRITICITA'

19 **Il Sistema Economico del territorio è caratterizzato:**

- dal lato dell'offerta di trasporto e logistica da un'elevata presenza di piccole e medie imprese operanti nei settori del **trasporto stradale e ferroviario**, della **telematica**, dell'**informatica**, dell'**assistenza alla merce**, dell'**assistenza alla nave**, dell'**assicurazione**, dell'**immagazzinamento**, dei **servizi** alle

imprese/persone/veicoli, di fornitura di mezzi/attrezzature meccaniche, etc. Le imprese attualmente operanti sul territorio non sono, tuttavia, collegate fra loro ed integrate in un sistema rilevante

- dal lato della domanda, dalla presenza di un sistema produttivo che poggia su grandi agglomerati industriali, di medie/piccole imprese manifatturiere del tessile/agro alimentare/mobile/calzaturiero ecc che svolgono in autonomia le funzioni logistiche connesse alla propria attività con ripercussioni sull'organizzazione e sui costi.

C. 1 Frammentarietà del tessuto imprenditoriale:

20 Il settore si presenta debole e subordinato ad una forte presenza estera. Il tessuto produttivo polverizzato, la mancanza (o l'incompleta implementazione) di normative, l'assenza di una politica industriale dedicata e di una efficace pianificazione delle infrastrutture, hanno alimentato un'offerta di servizi di trasporto merci frammentata, sottocapitalizzata (padroncini, microimprese di autotrasporto) e da un disequilibrio modale, che rischia di configurare il territorio mera "terra di attraversamento" di merce. In particolare il mercato logistico risente di una frammentazione del tessuto imprenditoriale. Si tratta di un sistema che vede prevalere ancora la piccola struttura, poco orientata ai grandi traffici internazionali e molto al servizio del mero trasporto e non della lavorazione della merce.

C. 2 Necessità di sostegno finanziario alle imprese:

21 Dall'analisi del settore logistico locale, caratterizzato per la maggiore da imprese di piccole dimensioni con scarse capacità finanziarie, si riscontra l'assenza di un soggetto di supporto alle aziende per il reperimento risorse economico-finanziarie ed organizzative, sia per far fronte alle evidenti difficoltà di internazionalizzazione della funzione logistica, che per garantire il sostegno all'esternalizzazione delle attività logistiche verso operatori specializzati.

C. 3 Sinergia Pubblico/privato

22 La situazione attuale, caratterizzata dall'assenza di un modello organizzativo degli operatori logistici, è il frutto della mancanza di sinergia tra gli attori, sia pubblici che privati, che a diverso titolo costituiscono la "filiera logistica".

Il non coordinamento dell'operatività dei suddetti soggetti non permette la pianificazione di strumenti in grado di consentire la gestione efficiente del comparto.

C. 5 Inadeguatezza della dotazione infrastrutturale

- 23** Pur presentando indici di dotazione infrastrutturale superiori alla media nazionale, il territorio presenta delle criticità rispetto alla mancanza della rete trasportistica cosiddetta “dell'ultimo miglio” che non consente una efficiente operabilità della intermodalità dei trasporti. E ciò anche in considerazione criticità dal punto di vista strutturale si evidenzia la scarsa presenza di centri intermodali di smistamento delle merci (interporti, distripark, nodi di interscambio, ecc).

D. OPPORTUNITÀ

D. 1 Incremento dei Traffici di Import/Export

- 24** I traffici commerciali sul territorio regionale sono cresciuti per soddisfare sia la domanda di materie prime e semi-lavorati per l'industria sia la domanda di prodotti di consumo competitivi in termini di costo; nei prossimi anni i traffici marittimi contaneirizzati dall'Asia verso l'Europa aumenteranno ad un tasso medio di circa il 10%, specialmente dopo il 2010.

In tale scenario la modalità di trasporto è quella marittima contaneirizzata: il distretto guarda a queste tendenze in aumento nella logica dell'intercettazione dei traffici commerciali che possono aumentare la quota di non transhipment, nell'ottica della creazione di valore aggiunto sul territorio locale.

D.2 Attrazione degli investimenti esteri:

- 25** L'aggregazione delle imprese del distretto diventa fonte di specializzazione, soprattutto tecnologica, del settore e attrattiva nei confronti delle imprese multinazionali che possono beneficiare dei fattori di contesto presenti in una economia distrettuale. Le imprese multinazionali seguono infatti percorsi localizzativi che risultano influenzati dalla presenza di un sistema di formazione ricerca e innovazione, nonché dalla possibilità di mutuare degli spillover legati alla presenza di altre imprese innovative e da una base tecnologica regionale molto diversificata; l'istituzione di un distretto logistico crea le condizioni per dotare il territorio dei suddetti fattori di attrazione (risorse umane

qualificate, specializzazione dei servizi di logistica) e renderlo meta privilegiata per le multinazionali per la realizzazione di centri di logistica sul territorio locale.

D.3 Realizzazione del Distripark e Valorizzazione della funzione cargo dell'aeroporto di Grottaglie

26 Il successo del Distretto della Logistica è legato alla capacità di mettere a punto, accanto alla struttura portuale, un vero e proprio network multimodale in grado di consentire la penetrazione dei mercati esteri. La contiguità con l'aeroporto di Grottaglie, per cui si prevede la specializzazione cargo, che grazie alla possibilità delle spedizioni via aereo rende possibili scenari più spinti in base ai quali ipotizzare, anche in funzione della prossima operatività del Distripark, l'ampliamento del bacino potenziale del traffico del porto.

D.4 Vantaggi economici derivanti dalla concentrazione dei flussi;

27 Il sistema "hub" sembra meglio rispondere alle esigenze di un sistema produttivo orientato al just-in-time. Il distretto, attraverso il raggiungimento degli obiettivi di efficientamento dei servizi, mira a completare i necessari interventi infrastrutturali, creando le condizioni affinché il territorio possa essere riconosciuto quale "hub" di riferimento per i traffici nazionali e internazionali.

D.5 Conseguimento di economie di scala derivante dalla riorganizzazione logistica

28 Il settore logistico vive una fase di rapida concentrazione degli operatori: i gruppi logistici, anche di livello internazionale sono in grado di fornire una gamma molto ampia di servizi innovativi, che va dalla gestione integrata della catena produttiva e degli approvvigionamenti, allo stoccaggio e al trattamento dei prodotti, all'organizzazione dei servizi informativi e tecnologici, fino al delivery

29 Dal lato dell'offerta, le economie di scala si realizzano attraverso l'implementazione dei nuovi fattori critici di successo in grado di aumentare l'efficienza del servizio logistico-infrastrutturale e in primis dalla disponibilità di infrastrutture materiali e immateriali che supportino, in maniera affidabile, elevati volumi di scambio di merci e documenti, che

siano in grado di trattare, elaborare e conservare dati inerenti ai singoli prodotti con specificità proprie di ogni singola filiera produttiva.

30 Dal lato della domanda di servizi logistici invece, le economie di scala che si creano derivano “dall’esternalità di rete”, nel senso che la possibilità di ottenere un efficiente ed efficace servizio logistico, dipende dall’adozione di standard organizzativi ed informativi, che permettono di integrare i processi di movimentazione delle merci e delle informazioni di una singola impresa, con le esigenze di movimentazione di tutte le altre imprese appartenenti alla stessa filiera produttiva o alla stessa catena del valore. Se da un lato, le grandi imprese hanno la disponibilità economico-finanziaria ed organizzativa per costituire “in home” un efficiente servizio logistico, le piccole e medie imprese si trovano di fronte ad una situazione più critica.

E. MINACCE

31 La concorrenza determinata dalla presenza di altri porti di significativa rilevanza che si affacciano sul Mediterraneo Meridionale come ad esempio il porto di Gioia Tauro, Algeiras, Valencia, ecc considerati tra il più grandi terminal per il transhipment dell’area.

F. CONFORMITA’ AGLI STRUMENTI LEGISLATIVI E PROGRAMMATORI REGIONALI VIGENTI

32 Il Documento Strategico Regionale, sulla base degli orientamenti del Quadro Strategico Nazionale e del documento nazionale di revisione della strategia di Lisbona, attribuisce esplicitamente ai distretti produttivi un ruolo centrale per l’attuazione delle politiche di sviluppo e di innovazione. Il loro avvio può favorire l’incremento della capacità innovativa delle imprese intensificando i processi di consolidamento strutturale, favorendone l’aggregazione, la cooperazione ed il processo di internazionalizzazione;

33 il Programma Operativo Regionale della Regione Puglia – *che nel complesso risulta in linea con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica soprattutto per quanto concerne la valenza data alla specializzazione dei porti ed ai loro collegamenti* - indica quale specifico

obiettivo **il rafforzamento dei collegamenti dei terminali locali con le reti nazionali**, a partire dalle grandi direttrici internazionali legate alla realizzazione di Corridoi Europei che interessano la Puglia al fine di agevolare il flusso delle merci;

- 34** nella Bozza di Disegno di legge “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia” a cura dell’Assessorato Trasporti e Vie di Comunicazioni si evidenzia un approccio fortemente orientato all’integrazione – verticale ed orizzontale – tra tutte le realtà presenti nella regione e individua nei distretti produttivi, nei poli funzionali e di trasporto, i centri di eccellenza e del sapere la capacità competitiva della piattaforma pugliese;
- 35** La Regione Puglia con legge n. 23/2007 “Promozione e riconoscimento dei Distretti Produttivi” individua nei distretti produttivi il veicolo attraverso il quale adeguare le proprie politiche di politica industriale e sviluppo economico al fine di offrire ai sistemi di piccole e medie imprese strumenti per accrescerne la competitività e la capacità innovativa, per ampliare la presenza sui mercati esteri; intensificare i processi di crescita dimensionale; favorire la nascita e lo sviluppo di nuova imprenditorialità in particolare nelle attività a più alto contenuto tecnologico.
- 36** Nell'ambito delle linee di pianificazione strategica territoriale di Area Vasta assume rilevanza lo sviluppo dei distretti intesi come veicolo per la creazione di aree produttive di eccellenza qualificate nonché per l’implementazione degli strumenti messi a disposizione dalla stessa pianificazione di Area Vasta necessari per il coordinamento degli interventi sulle imprese con quelli relativi all'erogazione di servizi pubblici per il territorio (infrastrutture, ambiente, politiche per lo sviluppo territoriale);
- 37** con la firma del **Protocollo d’Intesa**, in data 11 maggio 2007, fra la **Regione Puglia** – Assessorato ai Trasporti e alle Vie di comunicazione – la **Regione Basilicata** e le **Autorità Portuali di Taranto, Bari e Brindisi**, si è giunti ad una tappa fondamentale per **l’integrazione ed il rilancio dei trasporti e della logistica in Puglia**. L’obiettivo di tale Protocollo, oltre alla costituzione dell’Osservatorio dei porti pugliesi, è la messa in rete degli stessi per la costruzione del Sistema Portuale Pugliese, elemento fondamentale per la crescita della competitività orientata allo sviluppo economico ed occupazionale ed al riequilibrio modale del sistema dei trasporti, attraverso **l’integrazione delle piattaforme logistiche**;

OBIETTIVI

38 Il Distretto della Logistica si pone i seguente Macro-Obiettivi:

- A Competitività;
- B Innovazione;
- C Internazionalizzazione;

A. COMPETITIVITÀ

39 Tra gli obiettivi che sottendono l'istituzione del Distretto della Logistica, vi è quello di creare le condizioni che possano garantire il *rafforzamento del Sistema delle imprese* sul mercato locale e globale attraverso la valorizzazione delle sinergie tra gli attori dello sviluppo, tra privati e con le Istituzioni.

Questo obiettivo individua alcune attività-chiave:

A.1 Costruzione della rete delle alleanze;

40 Reti d'impresa. Si ritiene che l'obiettivo della competitività possa essere raggiunto attraverso il consolidamento della **rete tra le imprese** che operano nel distretto. L'intelaiatura dei rapporti che costituiscono la filiera produttiva della logistica assegna un ruolo specifico agli attori del distretto che svolgono delle attività collegate e complementari.

Il consolidamento delle relazioni di business e lo scambio di Know how tra le aziende specializzate nel settore della logistica, garantisce il divenire di nuove progettualità in grado di produrre diversificazione nei servizi, innovazione organizzativa sia interna che esterna.

Tale obiettivo si concretizzerà attraverso la realizzazione un **portale informativo e di servizio** che consenta alle aziende del distretto:

- *l'incontro tra la domanda e l'offerta di prodotti e/o servizi;*
- *di "conoscersi" al fine di progettare servizi integrati;*

41 La filiera delle aziende del distretto si inserisce in un contesto politico, istituzionale e culturale di cui fa parte integrante; per tali ragioni la rete delle alleanze deve estendersi alle istituzioni, alle parti sociali, e alle università e i centri di competenza. Per questo il protocollo prevede un partenariato ampio con il coinvolgimento dell'Università, del Politecnico e degli Enti Pubblici. In particolare è necessario

- *Consolidare la prassi di "relazioni industriali" finalizzata allo sviluppo economico del settore attraverso il confronto su specifici*

argomenti al fine di proporre politiche pubbliche in grado promuovere la competitività e favorire gli investimenti, anche immateriali di formazione e ricerca, nel sistema logistico;

- *Sviluppare solide partnership con il mondo dell'Università e della scuola con l'obiettivo della qualificazione della forza lavoro. Affinché le imprese di logistica siano competitive sul mercato devono disporre di personale provvisto di competenze specifiche per rispondere ai cambiamenti del settore. A tal fine si rende necessario che anche la manodopera già operante disponga di una migliore formazione capace di far sviluppare nuove competenze utili a fronteggiare il dinamismo del mercato.*

A.2 Elevazione degli standard qualitativi delle imprese del Distretto

42 La competizione sul mercato si gioca sfruttando quale fattore critico di successo la “Qualità”. Le aziende di logistica misurano le loro performance aziendali confrontandosi quotidianamente a livello internazionale, per cui si rende necessario attuare delle azioni di sistema per il rafforzamento delle capacità organizzative, in particolare dell’efficientamento dei servizi offerti anche attraverso un potenziamento della loro componente tecnologica.

Il miglioramento degli standard qualitativi può essere raggiunto ponendo in essere le seguenti azioni di sistema:

1. ***Certificazione: l’adesione a standard e schemi internazionali*** per il miglioramento del profilo ambientale e sociale rappresenta oltre che un atto di responsabilità, anche una maggiore garanzia e tutela dell’imprenditore nello svolgimento dell’attività dei trasporti e della logistica ritenute ad alto impatto ambientale e sociale, nonché ritorni in termini economici dovuti al miglioramento della complessiva efficienza gestionale.
Tali azioni, accompagnate da un reale cambiamento sul piano della semplificazione amministrativa, in sinergia con la pubblica amministrazione per lo snellimento burocratico delle procedure, incidono realmente sulla competitività delle aziende del distretto.
2. ***Interventi di riorganizzazione operativa:*** la logistica è soggetta a una continua evoluzione, impressa dal mutamento delle necessità strategiche e competitive, dal fortissimo sviluppo dei sistemi informatici, dal rapido mutamento degli scenari tecnologici – sia per quanto riguarda le attività produttive che la gestione dei flussi fisici – dal sorgere di nuove realtà imprenditoriali sul mercato che offrono nuove opportunità operative in campo logistico. In tale contesto, i

maggiori sforzi sono oggi rivolti alla *ricerca di modelli gestionali* in grado di gestire e rendere più efficiente l'intero canale logistico, con l'obiettivo di arrivare a una reale integrazione con il cliente e il consumatore finale attraverso una ridefinizione dei ruoli e degli obiettivi dei vari attori lungo la supply chain.

A.3 Formazione di personale tecnico specializzato del settore;

43 Nel contesto evolutivo in cui sono inserite le aziende logistiche sorge una forte necessità di aggiornamento indotta dai continui mutamenti dello scenario competitivo. Il distretto individua *la formazione* come un determinante fattore di successo, non solo per gestire il presente, ma per meglio fronteggiare i mutamenti, avendo come obiettivo anche quello di influire sul comportamento nel contesto aziendale, consentendo ai manager di esprimere al meglio il proprio potenziale e le proprie competenze e di fornire strumenti in grado di consentire la progettazione di risposte flessibili ed innovative alle sollecitazioni generate dal cambiamento. Tutto ciò in un contesto in cui la logistica viene vista non solo come un elemento di riduzione dei costi e di miglioramento del servizio al cliente, ma soprattutto come arma strategica estremamente efficace per gestire più razionalmente l'azienda ed aumentarne il livello di competitività.

A.4 Strumenti di finanza innovativa

44 L'obiettivo consiste nell'attivare una maggiore integrazione con il sistema finanziario affinché si possano sviluppare a favore delle imprese del distretto, *nuovi supporti tecnici ed organizzativi nella fase di pianificazione finanziaria* e della gestione dei programmi di sviluppo nonché alla fase di ristrutturazione dei loro crediti. In particolare, tra gli strumenti di finanza innovativa, la creazione di Fondi chiusi da proporre a supporto di nuove aziende di logistica che prevedano nel loro piano di business l'applicazione di tecnologie e applicazioni innovative. Tale obiettivo favorisce l'accessibilità al mercato del credito da parte delle imprese del distretto e promuove le attività di ricerca e sviluppo diffuse.

B. INNOVAZIONE;

B.1 Nuovi servizi per filiere merceologiche specifiche

45 Il distretto si pone come obiettivo quello di integrare nuovi servizi dedicati “all’asservimento” di filiere merceologiche specifiche, nella logica di intercettare la domanda delle attività produttive che esprimono considerevoli fabbisogni di logistica. La realizzabilità dell’obiettivo consiste nel predisporre appositi studi di fattibilità aventi ad oggetto l’analisi e la pianificazione dell’offerta dei servizi di logistica al fine di individuare i sistemi di trasporto, trasformazione e conservazione dedicata alle specifiche filiere merceologiche.

B.2 Sviluppo di piattaforme tecnologiche;

46 Nell’ottica della valorizzazione dei servizi offerti e del miglioramento dell’efficienza organizzativa interna all’azienda e al distretto e nei confronti dell’esterno si ritiene indispensabile favorire l’utilizzo delle tecnologie informatiche per il controllo della gestione operativa. Attraverso lo sviluppo di prodotti software dedicati alla logistica e alle spedizioni sulla base delle esigenze degli operatori del settore è possibile dotare le aziende del distretto di prodotti personalizzati e funzionali.

B.3 Infrastruttura tecnologica aziendale;

47 L’obiettivo consiste nel fronteggiare le sfide del mercato globale valorizzando l’appartenenza alla rete delle alleanze attraverso il raggiungimento della massima efficienza nei processi di informazione, comunicazione e diffusione del know how scientifico e tecnologico. Le aziende del distretto mirano a dotarsi di tecnologie informatiche che facilitino i rapporti fra le aziende della filiera produttiva della logistica e dei servizi ad essa connessi al fine di gestire tutte le attività che ne costituiscono la catena del valore.

C. INTERNAZIONALIZZAZIONE & MARKETING ;

C.1 Marketing Territoriale;

48 Al fine impostare il riposizionamento competitivo del nostro sistema economico è necessario pianificare delle azioni di marketing territoriale rivolte ad *attrarre e sostenere nuovi investimenti*, generati da investitori esterni al territorio o appartenenti al territorio stesso.

Il costituendo Distretto della Logistica si configura quale strumento privilegiato per realizzare tale progettualità, potendo rappresentare la struttura d'interfaccia che supporta gli investitori sul territorio attraverso l'offerta di un sistema integrato di infrastrutture, di servizi di supporto di capacità professionali, di organizzazione burocratica.

A tal fine si rende necessario approfondire l'analisi del posizionamento e dell'attrattività del territorio, attraverso l'identificazione sinergica tra attori pubblici e privati del distretto di "pacchetti localizzativi", anche a fiscalità di vantaggio, evidenziandone le condizioni e le convenienze che l'investitore può trovare in caso di utile allocazione della sua impresa.

C.2 Marketing operativo e politiche di marchio;

49 Affinché il Distretto possa assumere la configurazione di nodo centrale dello scenario trasportistico e logistico mondiale è necessario implementare politiche di marchio in grado di diffonderne l'immagine e le competenze. A tal fine si rende necessario porre in essere una *strategia di comunicazione*, attraverso la selezione di appositi strumenti.

C.3 Aggregazione delle imprese

50 Tendere all'efficienza del sistema logistico vuol dire, da parte delle imprese, *crescere aggregandosi* per poter competere con le grandi multinazionali logistiche estere che aggrediscono i territori sempre con molta incisività. Tra gli obiettivi del distretto la crescita dimensionale, da ottenersi attraverso l'aggregazione in consorzi, permetterà di rispondere alle esigenze derivanti dalla riorganizzazione del sistema logistico globale che richiede la gestione di **elevati volumi di scambio di merci e documenti**. Inoltre l'aggregazione permetterà di offrire servizi integrati, rispondenti alle **specificità proprie di ogni singola filiera produttiva servita**, a costi più contenuti e competitivi.

PROGETTI PIU' SIGNIFICATIVI DA REALIZZARE

45. Le parti individuano tra i progetti più significativi da realizzare:

- la **costituzione di un centro servizi polifunzionale** dotato di competenze trasversali per il raggiungimento degli obiettivi proposti e in grado di favorire l'aggregazione tra le imprese del distretto attraverso il coinvolgimento dei soggetti preposti;
- la **pianificazione di progetti di sostegno** alla crescita delle imprese atti ad intervenire sulla capacità finanziaria delle imprese, attraverso misure di finanza innovativa, sulla capacità innovative attraverso misure di promozione del know how e la capacità competitiva anche attraverso la valorizzazione delle risorse umane: per questo si prevede all'interno della filiera la partecipazione di una società finanziaria.

46. L'opportunità di istituire il centro servizi polifunzionale nasce dalla constatazione della necessità di individuare un soggetto di "spiccata" specializzazione che possa garantire peculiari professionalità di settore e competenze direttamente spendibili dalle aziende del distretto. A tal fine il Centro si configurerà quale interfaccia operativa per le aziende del distretto con la missione di supportarle nella fase di realizzazione delle progettualità di innovazione e marketing.

47. Il Centro Servizi Polifunzionale ha l'obiettivo principale di svolgere un'attività di supporto alla programmazione regionale di sviluppo del comparto logistico attraverso le azioni di promozione e assistenza alle attività poste in essere dal distretto e relative:

- alla promozione del networking e la **diffusione dell'innovazione** nel settore della logistica;
- all'**internazionalizzazione e promozione dell'export** sui mercati esteri e delle possibili forme di collaborazione tra imprese pugliesi ed estere;
- alla **promozione del territorio** regionale finalizzata all'attrazione degli Investimenti.

48. Il Centro nella realizzazione dei suddetti obiettivi intende promuovere l'utilizzo degli strumenti comunitari, nazionali e regionali e valorizzare le proposte rinvenienti dai partner istituzionali ed economici presenti sul territorio.

➤ **ORGANIZZAZIONE**

L'operatività del Centro si strutturerà in una sede di coordinamento ed una rete di Sportelli che potranno essere attivati presso le Associazioni sottoscrittrici, e loro delegazioni, al fine di garantire la diffusione territoriale dei servizi offerti dallo stesso Centro, nonché la maggiore vicinanza presso i poli produttivi per cogliere rapidamente i fabbisogni delle imprese sui quali costruire azioni operative.

➤ **PROGRAMMAZIONE**

L'attività del Centro Servizi polifunzionale sarà strutturata su due fronti:

1. Ricerca e innovazione, volta ad *upgradare* i servizi logistici offerti dal distretto attraverso l'introduzione della componente informativo - informatica dei processi aziendali. In particolare, lo *studio di fattibilità* volto all'analisi delle filiere produttive che esprimono una significativa domanda di logistica, risponde all'esigenza di attrarre nuova domanda e sviluppare nuovi mercati realizzando un'offerta più competitiva ed ad alto contenuto tecnologico.

In particolare i progetti di ricerca e innovazione che confluiranno nel programma di sviluppo, pianificate su periodi temporali in coerenza con le linee guida del Ministero allo Sviluppo economico e con la programmazione della Regione Puglia, avranno carattere pluriennale e si caratterizzeranno come segue:

Azione 1.1	Studi di fattibilità di nuovi servizi per filiere merceologiche specifiche: Interventi nell'ambito di filiere merceologiche di spiccato interesse logistico relativi all'ottimizzazione dei flussi fisici e informativi, sostegno alla diffusione in Italia e all'estero di produzioni eccellenti e alla crescita evolutiva delle imprese di logistica e trasporti del distretto
Azione 1.2	Adozione di software dedicati ai trasporti e alla logistica: Favorire l'utilizzo di tecnologie informatiche per il controllo di gestione, il miglioramento dell'efficienza e la valorizzazione dei servizi offerti al cliente da parte delle imprese del distretto, soprattutto PMI, fra le quali il ricorso a tecnologie informatiche per la gestione operativa è ancora poco diffuso.
Azione 1.3	Innovazione logistica: Analisi del contesto evolutivo del sistema logistico pugliese (domanda e offerta di logistica e servizi di trasporto, cultura logistica, evoluzione organizzativa, infrastrutture tecnologiche, innovazione tecnologica, condizioni del mercato), interventi a sostegno della progettualità delle imprese (innovazione, nuovi mercati, nuovi servizi ecc.), favorendo l'incontro tra la domanda di innovazione tecnologica proveniente dal sistema delle imprese e l'offerta da parte del sistema della ricerca.

2. Internazionalizzazione & Marketing territoriale. Tale progettualità risponde all'esigenza di dotare il Distretto di una personalità identificabile da proporre sul mercato internazionale volta a promuovere investimenti diretti per la realizzazione iniziative

all'estero, anche attraverso la pianificazione di accordi commerciali, ed attrarre capitali esteri sul territorio locale.

In particolare i progetti di ricerca e innovazione che confluiranno nel programma di sviluppo pianificate su periodi temporali in coerenza con le linee guida del Ministero allo Sviluppo economico e con la programmazione della Regione Puglia, avranno carattere pluriennale e si caratterizzeranno come segue:

Azione 2.1	Creazione dell'immagine del distretto: Creazione dell'immagine del distretto ai fini della presentazione della sua identità e collocazione territoriale, dei suoi obiettivi e finalità
Azione 2.2	Partecipazione del distretto a fiere tematiche e di settore nazionali e internazionali: Organizzazione e allestimento di strutture promozionali anche permanenti (ad es: stand, show room) e iniziative comuni del distretto presso le maggiori manifestazioni fieristiche del settore e/o di filiere di rilevanza strategica per le imprese del distretto, in Italia e all'estero.
Azione 2.3	Iniziative di marketing territoriale: Offerta di informazioni aggiornate e complete dell'intero sistema distrettuale e delle sue principali caratteristiche (in termini di posizionamento e immagine) in particolare attraverso iniziative seminariali con l'obiettivo di comunicare alle imprese al di fuori del territorio locale le opportunità che il distretto offre per il loro insediamento nel comprensorio, evidenziando le aree maggiormente specializzate e l'attuale offerta localizzativa.
Azione 2.4	Promozione dell'internazionalizzazione: Analisi e pianificazione di azioni volte all'internazionalizzazione delle imprese del distretto al fine di dotarle, soprattutto quelle di dimensioni contenute, di fattori di vantaggio competitivo rilevanti quale la valorizzazione delle capacità innovative e di marketing del proprio territorio di origine, attraverso i quali conquistare una posizione strategica ed economica significativa nei mercati esteri. In particolare attraverso l'organizzazione di conferenze specifiche ed incontri con gli operatori, soprattutto di altri Paesi, al fine di incrementare le possibilità del territorio distrettuale di interfacciarsi con analoghe realtà estere promuovendo altresì la creazione nel distretto di nuove imprese, anche in singoli comparti specializzati, con connotazione internazionale.

50 Le aziende del distretto concordano sulla necessità di porre in essere misure e azioni di sistema utili al conseguimento di elevati standard di performance tesi a rafforzare la loro posizione sul mercato nella logica dell'efficienza e dell'efficacia dell'operato.

➤ ORGANIZZAZIONE

Le suddette misure hanno ad oggetto azioni specifiche da svolgersi presso le sedi delle aggregazioni di aziende partner dei progetti e nei luoghi che si riterranno opportuni, anche con l'ausilio delle strutture messe a disposizione dalle Associazioni sottoscrittrici, al fine di conseguire i migliori risultati.

➤ **PROGRAMMAZIONE**

Le azioni di sistema che confluiranno nel programma di sviluppo pianificate su periodi temporali in coerenza con le linee guida del Ministero allo Sviluppo economico e con la programmazione della Regione Puglia, avranno carattere pluriennale e si caratterizzeranno come segue:

Azione 3.1	Portale del distretto: Sviluppo di un portale internet informativo e di servizio per la realtà distrettuale con l'obiettivo di migliorare l'integrazione informativa e operativa tra le imprese del distretto e favorire la consapevolezza dell'identità del distretto, promuovendo la conoscenza dello stesso anche presso soggetti esterni.
Azione 3.2	Certificazione ambientale e sociale del distretto: Favorire la certificazione delle imprese del distretto negli ambiti della responsabilità sociale ed ambientale, nell'ottica della valorizzazione dell'immagine del distretto e dell'adozione e diffusione fra le imprese di pratiche volte al miglioramento ambientale, della sicurezza e della salute dei lavoratori attraverso azioni di informazione e di sostegno relative all'adozione e diffusione di sistemi di gestione ambientale e della sicurezza da parte delle imprese del distretto con riguardo a sistemi di qualità ambientale (ISO 14000 ed EMAS) e di gestione della sicurezza sul lavoro (linee guida UNI – INAIL e dei sistemi internazionali).
Azione 3.3	Logistics Improve, innovazione e miglioramento dell'efficienza organizzativa: Fornire alle imprese del distretto strumenti e metodologie per la valutazione ed il controllo dei propri processi organizzativi interni, al fine di migliorarli per aumentare il livello di efficienza e competitività.
Azione 3.4	Profili professionali e competenze emergenti nel settore della logistica: Realizzazione di corsi di formazione teorico-pratica rivolti a neodiplomati e neolaureati che alternino ore di studio ad esperienze di lavoro in azienda (stage) e moduli per l'aggiornamento di personale già impiegato
Azione 3.5	Credito: Supporto ad aziende del settore della logistica di nuova o recente costituzione con un piano di business basato su tecnologie, prodotti, applicazioni innovative per far fronte alla necessità di capitale per il completamento del progetto e la messa sul mercato, anche attraverso l'acquisizione di partecipazioni nell'azionariato.

I progetti e le relative modalità d'intervento per i primi 3 anni del distretto saranno definite nel Programma di sviluppo che sarà redatto dal Comitato di distretto nel quale saranno dettagliate le iniziative distrettuali.

Tutto ciò premesso:

LE PARTI CONVENGONO DI

- costituire ai sensi e per gli effetti dell'art.4 della Legge Regionale n. 23/2007 del 3 agosto 2007 il "Nucleo Promotore del Distretto della Logistica" che promuove le più opportune azioni finalizzate al riconoscimento dello stesso Distretto nei termini e con le modalità stabilite dalla citata Legge Regionale.
- Tale Nucleo Promotore cesserà le sue funzioni al momento della Nomina del Comitato di Distretto.

**E
S'IMPEGNANO A**

- costituire un organismo, denominato "Comitato di distretto", che operi per realizzare un accordo consensuale tra le istituzioni pubbliche ed i soggetti collettivi coinvolti nel distretto, finalizzato alla definizione e realizzazione di un concreto e puntuale programma di iniziative approvato, oltreché dal distretto stesso, dagli organi deliberanti dei diversi enti e organizzazioni interessati;
- il Comitato del Distretto rimarrà in carica 3 anni. Per quanto riguarda i criteri da osservare per la composizione del Comitato di Distretto la maggioranza sarà riservata alle imprese, prevedendo la partecipazione di Confindustria Taranto, CNA Taranto, Confcooperative Taranto, dell'Autorità Portuale di Taranto, della Provincia di Taranto, fermo restando una adeguata rappresentanza alle Organizzazioni sindacali, alle Università e a quante altre istituzioni vogliano partecipare;
- le nomine dei suddetti componenti avverrà in base ai criteri di rappresentatività e significatività all'interno dei rispettivi enti/imprese di appartenenza innanzi indicati; è ammessa la possibilità, per ciascun membro, di farsi assistere nelle riunioni del Comitato da un tecnico di fiducia, con funzioni esclusivamente consultive e senza alcun potere deliberativo;

- il Comitato svolgerà i compiti di cui all'art. 5 comma 2 della citata Legge Regionale n. 23/2007 ed in particolare provvederà a:
 - a redigere e coordinare l'adozione di un Programma di Sviluppo del Distretto, ai sensi dell'art. 7 della Legge Regionale n. 23/2007 da presentare alla Giunta Regionale;
 - b promuoverne l'attuazione del Programma e l'utilizzo degli strumenti e delle risorse delle politiche industriali comunitarie, nazionali e regionali;
 - c esprimere proposte e pareri alla Giunta Regionale in materia di politica industriale regionale di interesse per il Distretto;
 - d organizzare ed effettuare procedure ed attività di monitoraggio delle diverse fasi di realizzazione del Programma di sviluppo del Distretto;
 - e convocare ogni sei mesi, ovvero quando lo si ritenga necessario, i rappresentanti delle imprese, aziende ed enti che sottoscrivono il Programma di sviluppo del Distretto;
 - f definire un Regolamento, da presentarsi alla Giunta Regionale unitamente al suddetto Programma, che ha la finalità di stabilire le norme di funzionamento del Distretto ai fini di una migliore funzionalità ed attività dello stesso in relazione ai sopraindicati compiti dello stesso distretto;
 - g eleggere un Presidente a maggioranza assoluta dei componenti al quale viene attribuita, ai sensi dell'art. 6 della Legge Regionale n. 23/2007, la rappresentanza del Distretto, la vigilanza sullo stato di attuazione del programma di sviluppo, i poteri convocazione del Comitato del Distretto, la redazione annuale sullo stato di attuazione del Programma di Sviluppo e quant'altro da definirsi con la definizione del Regolamento di cui al precedente comma f);

- a stabilire la sede del Distretto della Logistica presso "Confindustria Taranto", via Dario Lupo, 65, Taranto

- l'attività di segreteria e di assistenza logistica verrà assicurata da Confindustria Taranto, nella fase di start up;

- tutte le comunicazioni dovranno essere indirizzate alla Presidenza di Confindustria Taranto, Via Dario Lupo, 65 - 74100 Taranto.

Si conviene infine che per l'eventuale finanziamento delle attività del Comitato di distretto verranno definiti specifici accordi tra i soggetti sottoscrittori del presente protocollo d'intesa sulla base degli impegni derivanti dal programma di iniziative concordato.

Taranto, 26 febbraio 2008

Confindustria Taranto –
della Provincia di Taranto

Il Presidente
cav. Luigi Sportelli

Confindustria Puglia –

Il Presidente
Ing. De Bartolomeo

CNA Taranto

Il Presidente
Dott. Carlo Mazzei

Confcooperative Taranto

Il Presidente
Dott. Carlo Martello