

**Relazione tecnica in accompagnamento alla riprogrammazione del  
III° Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Quadro  
“Competitività dei territori e delle imprese”**

**(Delibera CIPE n. 14/2006, punto 2.5.1)**

**13 marzo 2013**

## Indice

1. Introduzione	pag. 2
2. Rispondenza della proposta ai criteri di coerenza programmatica	pag. 4
2.1 Elementi descrittivi del nuovo progetto	
2.2 Coerenza esterna	
2.2 Coerenza interna	
3. Valutazione di fattibilità del nuovo progetto proposto nella riprogrammazione	pag. 7

## 1. Introduzione

**Settore:** Infrastrutture per lo sviluppo economico ed il trasferimento tecnologico

**APQ di riferimento:** "Competitività dei territori e delle imprese" sottoscritto il 31.03.2004

**Proposta di riprogrammazione del III Atto integrativo** sottoscritto il 14.11.2007

**Data prevista per la sottoscrizione dell'atto di riprogrammazione:** marzo 2013

Il presente atto di riprogrammazione riguarda esclusivamente il Settore infrastrutture per lo sviluppo economico, non coinvolge quindi i progetti relativi al Settore Turismo che facevano parte dello stesso Atto integrativo.

In data 14 novembre 2007 è stato firmato l'Accordo di Programma Quadro (APQ) "Competitività dei territori e delle imprese – III^ atto integrativo", di cui alla Delibera CIPE n.3 del 22/3/2006.

L'ammontare complessivo degli investimenti della sezione attuativa dell'area "Infrastrutture per i settori produttivi" era pari a 22.545.030,00 €, a fronte di un contributo complessivo di 12.872.400,00 €.

Nella sezione programmatica dell'APQ, sempre per l'area "Infrastrutture per i settori produttivi", erano presenti i seguenti progetti:

- Realizzazione di incubatore e centro servizio per lo sviluppo artigianale e di innovazione del settore lapideo della Garfagnana, sito Gramolazzo ex area dismessa Montecatini nel comune di Minucciano
- Centro per la qualità delle produzioni agro-alimentari nel comune di Grosseto
- Realizzazione strutture e servizi avanzati alle imprese nel Comune di Santa Croce sull'Arno

I primi due interventi sono stati poi finanziati con risorse regionali. Il terzo (Comune di Santa Croce sull'Arno) è stato inserito nella sezione attuativa dell'APQ a seguito di condivisione con il Ministero per lo Sviluppo Economico (MISE) ed è stato finanziato con risorse derivanti dalla rinuncia all'intervento da parte del comune di Firenzuola (già ammesso nella sezione attuativa dell'APQ), per 870.000,00 €, e dall'attribuzione delle risorse premiali ex delibera CIPE 17/2003 e 181/2006, per 925.000,00 €, per un contributo totale CIPE di 1.795.000,00 €, a fronte di un investimento di 5.000.000,00 €; tale intervento è finanziato con un ulteriore contributo regionale di 1.405.000,00 €, per un contributo totale di 3.200.000,00 €.

Nella fase attuativa degli interventi ammessi si sono determinate delle variazioni di investimento che hanno comportato, per alcuni di essi, economie di contributo dovuti principalmente a ribassi d'asta in sede di gara per l'affidamento lavori, per un importo complessivo di 548.447,62 €, e per altri, maggiori investimenti dovuti principalmente a migliorie apportate al progetto ed in particolare per il comune di Cavriglia ad opere di bonifica bellica non preventivate sul tratto stradale interessato.

Con la presente proposta di riprogrammazione si vogliono riassegnare le economie realizzate come segue:

- 128.290,33 € ai soggetti che hanno realizzato maggiori investimenti;
- 420.157,29 € all'Autorità Portuale di Piombino per la realizzazione dell'intervento "Adeguamento della strada di collegamento esistente tra gli stabilimenti industriali ed il porto di Piombino", il cui investimento complessivo ammonta a 2.054.412,00 € (si veda l'apposita sezione di dettaglio del nuovo progetto da inserire nell'APQ).

A seguito della riprogrammazione proposta, il totale degli investimenti dell'APQ passa da 26.095.030,00 € a 27.449.816,52 € (con un incremento di 1.354.786,52€), a fronte di un contributo complessivo di 12.872.400,00 € invariato rispetto al III° Atto integrativo stipulato nel 2007 con le riprogrammazioni successive.

Nella Deliberazione della Giunta Regionale Toscana n. 35 del 21/01/2013 "Riprogrammazione delle economie a valere sulle risorse di cui alla Delibera CIPE 3/2006 APQ 'Competitività dei

territori e delle imprese' III° atto integrativo", e in particolare all'allegato 1 della stessa, vi sono i dettagli inerenti l'esatta ripartizione delle economie di contributo tra i vari progetti.

Si riportano, per completezza, le tabelle dei progetti coinvolti nella riprogrammazione e del nuovo progetto con i relativi importi riferiti ai valori riprogrammati dell'investimento, del contributo CIPE e delle economie di contributo (segno negativo) o dei maggiori contributi (segno positivo) per singolo progetto.

**Tabella 1 - Riprogrammazione risorse sui progetti già presenti in APQ :**

N.	Beneficiario	Titolo progetto	Investimento complessivo	Contributo CIPE	Variazione di contributo
1	Comune di Seravezza	Urbanizzazione area industriale Cioche-Puntone	2.735.253,46	1.641.152,08	-50.823,92
2	Comune di Carrara	Urbanizzazione area artigianale viale Galilei nel comune di Carrara – lotto I	1.743.303,33	1.045.982,00	-4.018,00
3	Comune di Santa Maria a Monte	Realizzazione di una nuova area per insediamenti produttivi	4.947.238,86	2.968.343,32	-2.080,68
4	Comune di Pontedera	Nuova viabilità di collegamento delle aree industriali con la strada di grande comunicazione FI-PI-LI, II lotto	2.650.184,75	1.590.110,85	-209.889,15
5	Comune di Pelago	Opere di urbanizzazione area industriale Vicano-Pietrella, realizzazione reti di fognatura e acquedotto dell'area industriale Vicano e riqualificazione del comparto esistente Vicano-Massolina	930.606,90	558.364,14	-281.635,86
6	Comune di Cavriglia	Realizzazione di nuova viabilità di accesso al polo industriale posto in Cavriglia, loc. Bomba	4.984.377,44	1.410.626,46	110.626,46
7	Comune di Cascina	Urbanizzazione primaria ampliamento Polo tecnologico e scientifico di Navacchio ( <i>ampliamento incubatore</i> )	889.958,52	533.975,11	8.975,11
8	Comune di Volterra	Realizzazione di una nuova area in frazione Saline di Volterra per attività artigianale, terziarie e commerciali	1.505.510,36	903.306,22	3.306,22
9*	Comune di Santa Croce sull'Arno	Realizzazione strutture e servizi avanzati alle imprese del distretto	5.008.970,90	1.800.382,54	5.382,54
	<b>Totale (A)</b>		<b>25.395.404,52</b>	<b>12.452.242,71</b>	<b>-420.157,29</b>

\* L'intervento 9 attualmente presente faceva parte della sezione programmatica ed è andato a sostituire un intervento della sezione attuativa.

**Tabella 1 bis - Nuovo progetto inserito in APQ:**

N.	Beneficiario	Titolo progetto	Investimento complessivo	Contributo CIPE	Variazione di contributo
10	Autorità Portuale di Piombino	Adeguamento della strada di collegamento esistente tra gli stabilimenti industriali ed il Porto di Piombino	2.054.412,00	420.157,29	420.157,29
	<b>Totale (B)</b>		<b>2.054.412,00</b>	<b>420.157,29</b>	<b>420.157,29</b>
	<b>Totale generale (A + B)</b>		<b>27.449.816,52</b>	<b>12.872.400,00(*)</b>	<b>0,00</b>

(\*) Il totale contributo CIPE di € 12.872.400,00 è pari alla somma di € 11.947.400,00 (totale contributo CIPE ex delibera n.3/2006 previsto per il settore Infrastrutture per lo sviluppo economico dal III° atto integrativo dell'APQ sottoscritto a novembre 2007) e di € 925.000,00 risorse premiali ex delibera CIPE 17/2003 e 181/2006 attribuite al progetto del Comune di Santa Croce sull'Arno.

## **2. Rispondenza della proposta ai criteri di coerenza programmatica**

Per la valutazione della rispondenza della proposta di riprogrammazione ai criteri di coerenza programmatica, e nello specifico della coerenza interna ed esterna, si rinvia alla Relazione tecnica di accompagnamento al III Atto integrativo dell'APQ approvata dal NURV nella seduta del 4 aprile 2007, in quanto le finalità del Protocollo di riprogrammazione ed i progetti coinvolti sono gli stessi del III° Atto integrativo.

In questa sede verranno invece esaminati gli elementi di coerenza esterna ed interna in riferimento al nuovo progetto "Adeguamento della strada di collegamento esistente tra gli stabilimenti industriali ed il Porto di Piombino" inserito nell'atto di riprogrammazione del quale, a tal fine, si riportano nel presente capitolo gli elementi descrittivi.

### **2.1 Elementi descrittivi del nuovo progetto**

L'intervento "Adeguamento della strada di collegamento esistente tra gli stabilimenti industriali ed il Porto di Piombino", dell'Autorità portuale di Piombino, è inserito nel "Protocollo d'intesa tra Regione Toscana, Dalmine S.p.a., Comune di Piombino, Provincia di Livorno e Autorità Portuale di Piombino", approvato con deliberazione della GR n.500 del 10.5.2010 e sottoscritto in data 12.5.2010, che prevede la progettazione e realizzazione della parte pubblica della viabilità di collegamento tra lo stabilimento Dalmine ed il porto ed un progetto coordinato che prevede anche la realizzazione della viabilità interna allo stabilimento Dalmine funzionale alla parte pubblica di competenza dell'Autorità portuale. E' parte di un progetto più ampio, che prevede la realizzazione del collegamento viario tra lo stabilimento Tenaris-Dalmine e il porto commerciale, che coincide con il filone di intervento "Consolidamento della grande industria" del PIS Progetti di riqualificazione dei grandi poli industriali.

L'intervento riguarda la realizzazione di una strada di collegamento tra gli ambiti industriali di Piombino e il porto, sfruttando il tracciato già in gran parte esistente all'interno del territorio industriale ma da riadattare per il transito di veicoli ad uso esclusivo stradale. Trattasi di tracciato di collegamento esclusivamente pubblico ubicato sul territorio demaniale marittimo a partire dall'interno del porto di Piombino fino al collegamento sul ponte stradale/ferroviario che attraversa il fiume Cornia Vecchia.

In dettaglio il progetto riguarda principalmente la realizzazione di una strada asfaltata a due carreggiate (3,50 mt di larghezza per carreggiata) per il collegamento degli ambiti industriali con il porto di Piombino. Il tracciato è lungo circa 2.056,97 mt in parte su due carreggiate separate per ogni senso di marcia (circa 383,75 mt.) ed in parte su una unica carreggiata a doppio senso di marcia (circa 1.673,22).

All'interno del progetto vi sono previste altre opere di urbanizzazione, tra le quali l'installazione di barriere stradali di sicurezza del tipo New Jersey in cls, barriere stradali del tipo guard-rail a doppia onda e pali di illuminazione stradale con proiettori a Led autoalimentate da pannelli solari.

### **2.2 Coerenza esterna**

L'analisi della coerenza esterna è effettuata fra gli obiettivi del nuovo intervento inserito nell'APQ e quelli di altri rilevanti strumenti di programmazione e pianificazione di vario livello.

Elementi di coerenza si rilevano con gli obiettivi del QSN 2007-2013, in particolare con la priorità 7 "Competitività dei sistemi produttivi e occupazione", che individua ambiti e modalità di intervento finalizzati a sostenere i sistemi locali, integrando in contesti specifici le azioni rivolte alla competitività e sostenibilità dei processi produttivi, gli interventi a favore dell'occupazione e quelli rivolti al capitale sociale. Il metodo di intervento è prioritariamente individuato in progetti territoriali costruiti con metodi partenariali. La natura dell'intervento porta a definire elementi di

coerenza anche con la Priorità 6, "Reti e collegamenti per la mobilità", e in particolare con l'obiettivo specifico 6.1.3 "Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche", che promuove, tra gli altri, il consolidamento e il rafforzamento dei sistemi portuali, curando la loro integrazione con i le reti di trasporto e i territori produttivi.

Il nuovo intervento risulta coerente con le finalità previste dagli strumenti di programmazione e pianificazione regionale, che individuano uno dei cardini principali dello sviluppo proprio nel settore della portualità e nel potenziamento della piattaforma logistica costiera.

L'intervento in oggetto è coerente innanzi tutto con il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015. Esso, infatti, è in stretta connessione con le politiche per la competitività del sistema economico del PRS e con i Progetti integrati di sviluppo (PIS) relativi ai Sistemi e distretti produttivi tipici. In particolare all'interno del PIS n. 5, relativo ai Progetti di riqualificazione dei grandi poli industriali<sup>1</sup>, si trova quello localizzato a Piombino, che si sviluppa su quattro assi, uno dei quali, "Consolidamento della grande industria", prevede il collegamento viario tra lo stabilimento Tenaris-Dalmine ed il porto commerciale del quale il presente progetto costituisce una parziale attuazione.

L'intervento è inoltre coerente con gli obiettivi nell'ambito delle "Politiche per le infrastrutture e la mobilità" e in particolare con gli indirizzi volti a potenziare la piattaforma logistica toscana attraverso l'infrastrutturazione ed il potenziamento delle aree portuali e la loro interconnessione con la rete di trasporto e i sistemi produttivi. Questi obiettivi sono stati sviluppati nell'informativa preliminare del Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità - PRIIM (Decisione Giunta regionale n.1 del 21.11.2011 e discussa in Consiglio regionale il 7 dicembre 2011) ove è prevista la riqualificazione degli assetti insediativi e funzionali dei bacini portuali.

E' inoltre coerente con gli obiettivi del Master Plan dei porti, lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi del Piano di Indirizzo Territoriale, che collega lo sviluppo della portualità commerciale toscana alla realizzazione delle opere infrastrutturali di connessione con la rete di trasporto e con i sistemi produttivi. Nello specifico, si individuano quali priorità per il porto commerciale di Piombino il potenziamento infrastrutturale (banchine, aree, fondali) e il miglioramento dell'accessibilità per soddisfare in modo più ampio e adeguato la domanda di movimentazione delle merci proveniente dal bacino territoriale di riferimento del porto.

Infine, l'intervento messo in campo risulta coerente con quanto previsto dall'asse 1 del PRSE 2012-2015, in particolare con l'obiettivo specifico 1.4. (Promuovere la realizzazione, il recupero e la riqualificazione di aree da destinare ad insediamenti produttivi e potenziare la dotazione regionale di infrastrutture per servizi avanzati) nella linea (1.4.a) dedicata specificatamente alle aree per insediamenti. La realizzazione dell'opera prevista dall'APQ, infatti, si inserisce nell'ambito di un progetto più ampio che mira al rilancio di una grande area industriale soggetta a crisi, attraverso una serie di interventi diretti a rimuovere alcuni limiti strutturali, tra cui l'accessibilità degli impianti al porto.

## **2.3 Coerenza interna**

L'analisi della coerenza interna, partendo dall'analisi del fabbisogno, è effettuata fra gli obiettivi contenuti nel Quadro strategico dell'Atto integrativo dell'APQ e gli interventi proposti per darne attuazione (secondo i criteri di selezione individuati dalle delibere di Giunta regionale n.989/2006 e n.49/2007 e nel rispetto di quanto previsto dalla delibera CIPE n.14/2006).

I criteri adottati per selezionare gli interventi inseriti nel III° Atto integrativo dell'APQ sono stati quelli previsti dalla delibera CIPE n.14/2006 ossia:

---

<sup>1</sup> Che si trova tra i PIS relativi ai Sistemi e distretti produttivi tipici.

- coerenza programmatica: tale coerenza è stabilita facendo riferimento ai criteri specificati nel Quadro strategico dell'APQ che sono quelli elencati nella delibera di GR n.989/2006 integrati con delibera di GR n.49/2007;

- avanzamento progettuale: una volta rispettata la coerenza programmatica, sono privilegiati i progetti, per settori omogenei, che hanno un profilo di spesa anticipato, tenendo conto che i progetti inseriti nella sezione attuativa devono essere corredati, di norma, dalla progettazione preliminare.

In particolare per il Settore infrastrutture per lo sviluppo economico sono stati individuati:

- I. progetti relativi all'azione 2.4.1 "Aree industriali e artigiane" e azione 2.4.2 "Recupero aree dismesse per la creazione di strutture di servizi per le imprese" del Docup ob. 2 2000-2006, inseriti in graduatoria e non finanziati per carenza di risorse;
- II. progetti relativi all'area progettuale 6 del "Nuovo Patto per lo sviluppo qualificato e maggiori e migliori lavori in Toscana" Azione 1 e Azione 2 e inseriti utilmente negli elenchi di ammissibilità;
- III. progetti relativi alle azioni 2.4.1 e 2.4.2 del Docup ob.2 2000-2006, e selezionati a seguito di procedura ex delibera Giunta regionale n.732/2006 ("Docup ob.2 Toscana. Primi orientamenti sulla chiusura del programma. Direttive per la selezione delle operazioni di tipo infrastrutturale a seguito di disponibilità di risorse");
- IV. progetti selezionati nel quadro della misura 2.3.1 e 2.3.2 del PRSE 2001-2005 e dell'azione B1 "Aree industriali e artigianali" dell'Aggiornamento 2004-2005, Interventi di cui all'art.3, lett. e) della legge 35/2000, e coerenti con le azioni 2.4.1 e 2.4.2 del Docup ob.2 2000-2006
- V. interventi di carattere strategico nell'ambito delle politiche per il miglioramento della competitività dei territori e delle imprese e per favorire l'attrazione di investimenti e l'insediamento di nuove imprese. L'attribuzione del carattere di strategicità è di competenza della Giunta regionale;
- VI. lotti funzionali di completamento di progetti già finanziati dalla Regione, con risorse proprie o con il FAS.

Il nuovo intervento proposto è stato selezionato nel rispetto dei criteri di coerenza programmatica e di avanzamento progettuale in particolare: è localizzato in un'importante area industriale (rispetto del criterio IV) e si configura come intervento di carattere strategico nell'ambito delle politiche per il miglioramento della competitività dei territori e delle imprese e per favorire l'attrazione degli investimenti e l'insediamento di nuove imprese (rispetto del criterio V).

Si ricorda che gli obiettivi individuati nel Quadro strategico del III Atto integrativo dell'APQ per il settore delle infrastrutture per lo sviluppo economico sono:

- riqualificazione dei distretti industriali, anche attraverso il miglioramento della dotazione infrastrutturale e la riqualificazione del sistema dei servizi alle imprese;
- introduzione di processi di innovazione per aumentare la competitività dell'offerta turistica e commerciale puntando alla creazione di reti integrate di servizi turistici e commerciali;
- sperimentazione di progetti integrati per una nuova offerta turistica e commerciale;
- recupero dei vantaggi competitivi attraverso il sostegno al miglioramento della qualità e riconoscibilità dei prodotti, all'adeguamento a standard ambientali (EMAS II), all'accesso a mercati terzi soprattutto dei paesi poveri o in via di sviluppo;
- consolidamento e sviluppo dei processi di trasferimento tecnologico dal sistema della ricerca a quello delle imprese;
- integrazione del sistema delle garanzie e dello sviluppo di strumenti finanziari innovativi.

Il nuovo intervento proposto risponde all'obiettivo dell'APQ di riqualificazione dei distretti industriali, anche attraverso il miglioramento della dotazione infrastrutturale e la riqualificazione del sistema dei servizi alle imprese.

### **3. Valutazione di fattibilità del nuovo progetto proposto nella riprogrammazione**

Il nuovo intervento non supera un investimento di Euro 10.000.000,00, limite per il quale è opportuno, al fine di assicurare più adeguate condizioni di realizzazione, effettuare approfondimenti relativi alla fattibilità tecnica, procedurale e/o economico-finanziaria prima della firma dell'atto di riprogrammazione dell'APQ, come previsto al punto IV lettera a) del paragrafo 2.5.1 della delibera CIPE n.14 del 22.03.2006.

Si riportano, nel presente capitolo le finalità, gli elementi di compatibilità ambientale, nonché la sostenibilità finanziaria, la fattibilità tecnico progettuale e procedurale ed il modello di gestione dell'opera.

#### **Autorità portuale di Piombino – “Adeguamento della strada di collegamento esistente tra gli stabilimenti industriali ed il porto di Piombino”**

##### Finalità dell'intervento

La finalità dell'intervento è quella di potenziare gli strumenti di fruizione delle strutture portuali da parte delle realtà industriali presenti nelle vicinanze del porto, attraverso il miglioramento della viabilità di accesso all'area portuale stessa e l'ottimizzazione della disponibilità delle banchine portuali. Tale intervento contribuirà pertanto all'aumento dell'efficienza produttiva del comparto industriale adiacente il porto, con ricadute positive occupazionali e sulla competitività delle industrie stesse.

##### Principali effetti economico-sociali attesi

Il nuovo intervento in programma, unitamente agli altri in corso di realizzazione, migliorando l'efficienza e la sicurezza del collegamento viario già esistente e quindi la dotazione infrastrutturale, servirà a riqualificare il sistema dei servizi alle imprese, in particolare nell'area del polo industriale di Piombino.

##### Compatibilità ambientale

L'area sulla quale insiste l'intervento risulta già in parte interessata da attività produttive, piazzali, e viabilità interne, e pertanto si tratterà solo di riorganizzare, urbanizzare, e qualificare l'area del comparto interessata dagli interventi. Trattandosi di ampliamento e miglioramento di viabilità già esistente, l'impatto ambientale e paesaggistico dei lavori risulta di minima entità.

##### Sostenibilità finanziaria

<b>Costo complessivo dell'intervento</b>	<b>2.054.412,00 €</b>
<b>Fonti di finanziamento</b>	
Quota CIPE	420.157,29 €
Quota Regione Toscana	1.079.842,71 €
Quota Beneficiario Finale	554.412,00 €
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>2.054.412,00 €</b>



Fattibilità tecnico progettuale e procedurale

Il progetto è stato individuato con delibera della Giunta Regionale n. 500/2010 (approvazione bozza protocollo d'intesa) e n. 301/2011 (assegnazione risorse) e ammesso ai finanziamenti del fondo per le infrastrutture produttive di cui alla delibera della Giunta Regionale n. 924/2009.

***Fattibilità tecnico progettuale e procedurale***

<b>Tipo di atto</b>	<b>Soggetto competente</b>	<b>Emanato SI/NO</b>	<b>Estremi atto emanato e/o tempi previsti per l'emanazione</b>
Progetto preliminare	Autorità Portuale	Si	Delibera Pres. Aut. Portuale n. 168 del 19-10-2011
Progetto definitivo	Autorità Portuale	Si	Delibera Pres. Aut. Portuale n. 203 del 23-12-2011
Progetto esecutivo	Autorità Portuale	Si	Delibera Pres. Aut. Portuale n. 220 del 31-12-2012
Aggiudicazione		Si	Verbale aggiudicazione del 1-03-2013
Inizio dei lavori		No	12-05-2013
Fine lavori		No	30-06-2014
Collaudo		No	30-09-2014
Funzionalità		No	1-10-2014

Modello di gestione

L'opera verrà attuata dall'Autorità portuale di Piombino e una volta conclusa e collaudata andrà a far parte del patrimonio dell'Autorità stessa. Le spese di gestione, data la natura dell'opera, sono sostanzialmente riconducibili alle spese di manutenzione, che si prevedono trascurabili nei primi cinque anni dalla realizzazione dell'opera.