



ACCORDO DI ADESIONE

**ALL' AREA LOGISTICA INTEGRATA
DEL MAR TIRRENO CENTRALE**

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

REGIONE CAMPANIA

AGENZIA PER LA COESIONE TERRITORIALE

AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI

AUTORITA' PORTUALE DI SALERNO

RFI

PREMESSE

VISTO il Reg. (UE) n. 1303/2013 che definisce la Regione Campania una Regione in ritardo di sviluppo;

VISTO il Reg. (UE) n. 1315/2013 del Parlamento e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans europea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, e considerandone i relativi obiettivi

VISTA la Decisione di esecuzione della Commissione C(2014) 8021 del 29 ottobre 2014 che approva l'Accordo di Partenariato con l'Italia;

VISTA la Decisione della Commissione Europea C(2015) 5451 del 29 luglio 2015 che approva il PON Infrastrutture e reti 2014-2020, previsto nell'ambito dell'Accordo di Partenariato per gli interventi infrastrutturali nelle Regioni italiane in ritardo di sviluppo;

VISTA la Decisione della Commissione Europea C(2015) 8575 del 1 dicembre 2015 che adotta il POR FESR Campania 2014-2020;

VISTA la Decisione della Commissione Europea C(2015) 4444 del 23 giugno 2015, e successivamente modificato il 23 novembre 2015, che adotta il PON Impresa e Competitività 2014-2020;

VISTA la Decisione della Commissione Europea C(2015) 1343 del 23 febbraio 2015 che adotta il PON Governance 2014-2020;

VISTA la Decisione della Commissione Europea C(2015) 4972 del 14 luglio 2015 che adotta il PON Ricerca e Innovazione 2014-2020;

VISTO l'art. 29 del dl 11 settembre 2014 n. 133 convertito in legge 11 novembre 2014 n. 164 e ss. mm. e ii. il quale dispone l'adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) al fine di *“migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell’intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto ed all’accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”*;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 agosto 2015 che approva il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica;

VISTO il Decreto Legislativo del 19 gennaio 2016 di “riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84.”, che istituisce, tra le altre, l'Autorità di Sistema Portuale del MAR TIRRENO CENTRALE di cui fanno parte i Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia;

VISTO l'art. 46 del Decreto Legge n. 201 del 06 dicembre 2011 convertito in Legge 214/2011 che, al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, consente alle autorità portuali di costituire sistemi logistici che intervengano attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le Regioni, le Province ed i Comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie e stradali;

CONSIDERATI - ai sensi del Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n.112 - il vigente Contratto di Programma 2012-2016 M.I.T.-R.F.I., l'Aggiornamento 2015 che sta concludendo il suo iter approvativo previsto dalla L. 238/1993 ed il successivo Aggiornamento 2016 ;

CONSIDERATO che il PSNPL identifica nelle Regioni in ritardo di sviluppo le Aree Logistiche Integrate nel duplice ruolo di interlocutore di qualità del sistema e soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso meccanismi di cofinanziamento sui fondi strutturali;

CONSIDERATO che è necessario attivare nuove modalità di coinvolgimento degli operatori e di interazione col territorio, per massimizzare i benefici di uno sviluppo coordinato tra sistema portuale, interportuale, settori produttivi e altre attività correlate alla logistica,

superando logiche passate di intervento legate solo ai singoli progetti, senza una visione di sistema in funzione del valore che esso crea per il territorio;

IN ANALOGIA a quanto normato dall'art. 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241 e s.m.i. che attribuisce alle Pubbliche Amministrazioni la facoltà di concludere accordi tra loro per lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune, qui allargata anche ai titolari delle infrastrutture di trasporto strategiche per il territorio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

In linea con gli impegni presi dall'Italia nel Programma Nazionale di Riforma e con le raccomandazioni del Consiglio Europeo sul Programma Nazionale di Riforma 2014 dell'Italia, l'**Accordo di Partenariato (AdP)** per l'**Obiettivo Tematico 7** ("Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete"), stabilisce che: "la programmazione finalizzata al "Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale" dovrà avvenire, nelle **Regioni in ritardo di sviluppo**, per "**Aree Logistiche Integrate (ALI)**", che dovranno includere un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto. L'individuazione delle aree logistiche di intervento dovrà favorire le reti di specializzazione e collaborazione; indicare le sinergie realizzabili e/o le specializzazioni opportune, valutando la messa a sistema e il completamento degli interventi avviati nel periodo di programmazione 2007-2013. Le ALI di rilievo per lo sviluppo della rete centrale saranno di competenza del PON, mentre quelle di livello regionale saranno competenza dei POR. I Programmi Operativi conterranno adeguate misure per codificare la *governance* multilivello, basandosi su un percorso partenariale che coinvolga le Amministrazioni e gli *stakeholders*/beneficiari interessati nella programmazione ed attuazione degli interventi".

Attraverso tale processo, il Programma Nazionale dedicato individuerà la specializzazione funzionale dei porti della rete centrale del Mezzogiorno e le rispettive necessità di investimento, mentre i POR identificheranno i sistemi portuali regionali, in base sia alle relazioni funzionali, infrastrutturali ed economiche esistenti tra porto, entroterra e città di riferimento, sia sulla base delle reti di specializzazione e collaborazione più opportune per evitare fenomeni di "spiazzamento" e di "cannibalizzazione".

La strategia dovrà tenere in conto il "gigantismo navale", concentrando i relativi servizi su un

numero ristretto di scali della rete centrale TEN-T, rafforzati attraverso adeguate

connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale, in linea con gli obiettivi comunitari, e valorizzati da un potenziamento dalla logistica retro portuale e/o interportuale.

La competitività degli altri porti verrà sostenuta con interventi a supporto delle autostrade del mare, della logistica retro portuale e con interventi per le infrastrutture intermodali, in primis ferroviarie. Tutti gli interventi saranno conformi ai Piani Regolatori Portuali in vigore.

L'AdP, inoltre, promuove il partenariato:

a) tra il Ministero dello Sviluppo Economico e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per l'attuazione di interventi a valere sul PON "Imprese e competitività", volti a:

- modernizzare il sistema imprenditoriale logistico attraverso il sostegno agli investimenti in innovazione per l'intermodalità e per le imprese logistiche che

operano nelle aree integrate logistiche, in particolare per quelle di rilevanza per la rete centrale TEN-T (compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi);

- promuovere accordi commerciali tra operatori del trasporto merci, logistici, portuali, interportuali e doganali per la gestione unificata dell'offerta di servizi;
- facilitare l'accesso al credito.

b) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Agenzia per la Coesione Territoriale, per sviluppare azioni di sistema - finanziate a valere sul PON Governance 2014-2020 - volti a migliorare *la governance* degli interventi nelle fasi di pianificazione e di attuazione¹.

In linea con i risultati attesi dell'Accordo di Partenariato, il **PON Infrastrutture e reti 2014-2020** per le Regioni in ritardo di sviluppo, declina la sua strategia in tre assi prioritari, di cui i primi due sono²:

- favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T;
- migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

Le azioni prioritarie per il raggiungimento di tali obiettivi, sono:

- Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale
- Potenziamento dei collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema;
- Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali.

I risultati attesi sono:

- decongestionamento ed aumento i traffici dei nodi portuali ed interportuali stimolando la realizzazione di investimenti mirati a: ridurre i tempi d'attesa per la lavorazione e lo sdoganamento delle merci, migliorare l'intermodalità, riduzione dei tempi di percorrenza tra le reti principali ed i relativi nodi d'interscambio (porti ed interporti).

Con riferimento alle competenze del **POR FESR Campania 2014-2020**, si citano le azioni prioritarie dell'Asse 7 "Trasporti" sono:

- 7.2.1. Potenziare infrastrutture e attrezzature
- 7.2.2 - Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali [infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale]

¹ Come ad esempio il corso a modelli di decisione partecipata finalizzati alla "territorializzazione" delle opere, nel rafforzamento dei processi di gestione e controllo, in particolare in tutte quelle situazioni - tipiche degli ambiti portuale ed interportuale - in cui sono coinvolti una pluralità di attori e nella definizione di standard nazionali per l'affidamento concorrenziale dei servizi ferroviari

² L'Asse prioritario III del PON R&I è dedicato all'Assistenza Tecnica

- 7.3.1 - Potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale ed interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, anche attraverso:
 - interventi infrastrutturali e tecnologici;
 - rinnovo del materiale rotabile;
 - promozione della bigliettazione elettronica integrata con le azioni dell'obiettivo tematico 4
- 7.4.1 - Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T.

Tra i risultati attesi ci sono:

7.2 - MIGLIORAMENTO DELLA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PORTUALE E INTERPORTUALE

7.3 - MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ REGIONALE, INTEGRAZIONE MODALE E MIGLIORAMENTO DEI COLLEGAMENTI MULTIMODALI

7.4- RAFFORZAMENTO DELLE CONNESSIONI DEI NODI SECONDARI E TERZIARI ALLA RETE TEN-T

Infine nell'ambito delle attività delle Aree Logistiche Integrate, al fine di rendere più efficace l'investimento pubblico, possono concorrere anche altre azioni previste da programmi operativi che concorrono in ulteriori obiettivi: OT1 e OT3

L'Obiettivo Tematico 1 "Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione" prevede tra l'altro:

- potenziare l'infrastruttura per la ricerca e l'innovazione (R&I);
- promuovere gli investimenti delle imprese in R&I, lo sviluppo di prodotti e servizi, il trasferimento di tecnologie, la stimolazione della domanda, le reti, i cluster e l'innovazione aperta attraverso la specializzazione intelligente;
- sostenere la ricerca tecnologica e applicata.

L'Obiettivo Tematico 3 dell'Accordo di Partenariato "Competitività dei sistemi produttivi" prevede il supporto alle PMI per promuoverne la competitività. Le azioni promosse sono:

- promuovere l'imprenditorialità, in particolare facilitando lo sfruttamento economico di nuove idee e promuovendo la creazione di nuove aziende;
- sviluppare nuovi modelli di attività per le PMI, in particolare per l'internazionalizzazione.

Il Programma Operativo Nazionale **PON Impresa e Competitività 2014-2020** intende accrescere gli investimenti nei settori chiave delle Regioni meno sviluppate e di quelle in transizione, riavviando una dinamica di convergenza Sud/Centro-Nord che possa sostenere un duraturo processo di sviluppo dell'intero Sistema Paese attraverso interventi per la salvaguardia del tessuto produttivo esistente e per la riqualificazione dei modelli di specializzazione produttiva.

il "Programma Operativo Nazionale **PON Ricerca e Innovazione 2014-2020** ha come obiettivo finale quello di riposizionare competitivamente le regioni in ritardo di sviluppo.

Il Programma Operativo Nazionale **PON Governance 2014-2020** è lo strumento che – nel ciclo di programmazione 2014-2020 – contribuirà agli obiettivi della Strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva attraverso interventi di rafforzamento della capacità amministrativa e istituzionale, di modernizzazione della PA nonché miglioramento della *governance* multilivello nei programmi di investimento pubblico

INQUADRAMENTO GENERALE DELL'ALI ED INVESTIMENTI IN CORSO

Al fine di garantire una *governance* completa e strutturata, l'efficienza delle risorse e l'identificazione delle priorità d'investimento, il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 prevede per l'Asse prioritario II (Azione II.1.1 e II.1.2) e secondo quanto stabilito dall'Accordo di Partenariato, l'implementazione della strategia attraverso l'**Area logistica Integrata del Mar Tirreno Centrale**, la cui individuazione si pone in coerenza con la riorganizzazione del settore portuale e logistico promossa dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) ed in particolare con il modello di *governance* basato su Sistemi Portuali multiscalo (le c.d. Autorità di Sistema Portuale – AdSP) organizzate in ultimo dal D.Lgs del 19.01.2016;

Si intende per *Area Logistica Integrata Mar Tirreno Centrale* l'area infrastrutturale e produttiva interessata dai porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia nonché dagli interporti Interporto Campano di Nola e Interporto Sud Europa di Marcianise/Maddaloni.

Attualmente gli investimenti infrastrutturali finanziati, avviati e in corso di completamento nell'Area di riferimento sono:

- Grande Progetto “Logistica e Porti”. Sistema integrato portuale di Napoli;
- Grande Progetto “Logistica e Porti”. Sistema integrato portuale di Salerno;
- Interventi sul Porto di Castellammare;
- strada di collegamento tra Interporto Sud Europa, lo svincolo sull' A30 e la ex SS 265 (PAC Nazionale 2007-2013);
- Raddoppio Presa e Consegna Interporto Sud Europa (PAC Nazionale 2007-2013);
- Raccordo stradale A3-porto di Salerno denominato “Salerno Porta Ovest”;
- “Potenziamento delle Infrastrutture esterne -Viabilità di accesso” I Lotto funzionale Interporto Campano di Nola
- “Potenziamento delle Infrastrutture Esterne – Viabilità di accesso” II e III Lotto Interporto Campano di Nola.

OBIETTIVI

Gli obiettivi del presente atto, tesi a perseguire un coordinamento che riunisca i diversi attori coinvolti nell'Area logistica integrata, sono:

- a) individuare e sviluppare, nell'ambito dei programmi comunitari nazionali (PON 2014-20) e regionali (POR 2014-20) scaturiti dagli Obiettivi Tematici dell'Accordo di Partenariato, nonché nell'ambito del *Connecting Europe Facility*, una proposta di strategia unitaria operativa e di azione di rete dell'Area di riferimento, con lo scopo di focalizzare al meglio eventuali esigenze di programmazione territoriale; agevolare il confronto ed il superamento degli elementi di ostacolo ad una programmazione condivisa tra Enti istituzionali; migliorare l'accesso delle Imprese e degli Operatori (in particolare di logistica) al territorio secondo le attese della strategia comunitaria e nazionale, favorire l'investimento privato in affiancamento all'investimento pubblico, rendere efficace l'azione di sistema promossa dai suddetti PO; la proposta di strategia unitaria terrà in considerazione gli esiti della necessaria attività di ascolto dei grandi operatori internazionali (terminalisti, spedizionieri, armatori ecc.);

- b) facilitare quelle iniziative comprese nei Piani Operativi Triennali degli Enti istituzionali coinvolti nell'area o dei relativi strumenti di programmazione operativa tesi al perseguimento della strategia unitaria operativa di cui al punto a);
- c) azioni coordinate per accompagnare lo sviluppo dei traffici (di merci e di persone) anche con l'adozione di un elenco delle priorità degli interventi;
- d) iniziative di ricerca e di innovazione tecnologica che possano avvantaggiare un sistema di Area Logistica Integrata; proposte di meccanismi di incentivazione dell'economia da sostenere nell'ambito dei Programmi esistenti;
- e) strumenti di attrattività del sistema e di promozione del territorio coordinati e coerenti, proposte di uniformità dei servizi offerti dai vari Soggetti operanti nell'area, di tariffazione ed accesso agli stessi;
- f) una politica di sviluppo dell'Area effettivamente sostenibile che accompagni la tutela dell'ambiente delle aree portuali da varie fonti di inquinamento, la minimizzazione dell'impatto ambientale delle infrastrutture sul territorio circostante e la riduzione dei consumi energetici legata alle attività logistiche, tenendo nel debito conto la particolare distribuzione sul territorio delle diverse componenti del sistema logistico complessivo;
- g) promuovere il coordinamento della partecipazione a bandi comunitari e di cooperazione internazionale, allo scopo di incrementare la rete di relazioni internazionali ed accrescere la possibilità di accedere a fonti di finanziamento per realizzare e/o potenziare infrastrutture, studi, ricerche, formazione;
- h) promuovere l'utilizzo e la produzione di energia rinnovabile, riducendo i fattori di inquinamento da CO2 e della gestione del ciclo dei rifiuti.

ART. 1 - Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata

E' costituito il **Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata Mar Tirreno Centrale** per la costruzione di una strategia unitaria condivisa, l'individuazione e il coordinamento di tutti gli investimenti connessi al presente Accordo, per un periodo non inferiore al vincolo temporale di ammissibilità della spesa dei fondi strutturali nella programmazione 2014-2020.

Partecipano al Tavolo locale come soggetti titolari di poteri programmatori e sottoscrittori del presente Accordo di adesione all'ALI:

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Autorità di Gestione del PON,
- il Delegato del Presidente della Giunta regionale della CAMPANIA ed il Responsabile della Programmazione Unitaria della Regione Campania o suo delegato

con i ruoli di **indirizzo e coordinamento strategico**.

- L'Agenzia della Coesione Territoriale, titolare delle funzioni di monitoraggio e supporto per la programmazione e l'attuazione dei programmi per lo sviluppo e la coesione territoriale, con la funzione di **supporto**;
- l'Autorità portuale di NAPOLI in qualità di amministrazione di porto "core" della rete centrale di trasporto, nelle more della costituzione delle Autorità di Sistema Portuale previste dal PSNPL;
- l'Autorità portuale di SALERNO;
- RFI, in qualità di concessionario della Rete Ferroviaria Nazionale;

Partecipano inoltre ai lavori del Tavolo:

- Titolari delle aree logistiche ed interportuali di Nola (interporto Campano) e Marcianise (interporto Sud Europa);
- Rappresentanti delle Camere di Commercio della Campania;
- I rappresentanti delle strutture centrali delle Dogane e delle Capitanerie di porto già impegnati al Tavolo ITS del PON per l'implementazione della *single window* dei porti;

I lavori del tavolo dovranno prevedere un'attenta attività di ascolto del partenariato rilevante.

Al Tavolo possono essere chiamati a partecipare:

- titolari di infrastrutture di trasporto (stradali, ferroviarie, aeroportuali, interportuali) pubblici o privati;
- grandi operatori economici dell'Area (terminalisti, spedizionieri, armatori, armatori, Imprese ferroviarie e Integratori Multimodali - MTO),
- altri Enti pubblici (Consorzi Industriali ASI o altri Enti proprietari di aree potenzialmente interessate dagli interventi).

Il Tavolo, inoltre, potrà estendere l'invito a sottoscrivere il presente Accordo di adesione all'ALI ad uno o più soggetti di sopra. I Soggetti i cui interventi saranno individuati come attuativi della strategia di sviluppo condivisa dal Tavolo, e in quanto tali inseriti nel *Documento di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata* di cui all'articolo seguente, saranno firmatari del presente Accordo.

Le Parti indicheranno il rispettivo referente o delegato per la partecipazione al suddetto Tavolo.

Gli oneri per la partecipazione al Tavolo saranno a carico di ogni Amministrazione/ Società rappresentata.

Compete ai coordinatori o al rappresentante del Tavolo convocare le Parti, ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità, comunque almeno due volte a semestre, al fine di garantire il corretto procedimento delle attività.

ART. 2 – Obiettivi del Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata

Compete al suddetto **Tavolo locale**, anche sulla base di un'analisi macroeconomica che il MIT e la Regione potranno mettere a disposizione dei lavori:

- definire una strategia con obiettivi di sviluppo dei servizi chiari e misurabili che si espliciti in un *Documento di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata*, sulla base di un confronto ed un colloquio costruttivo sulle strategie dei singoli attori coinvolti al Tavolo ed in armonia con le esigenze indicate dal tessuto produttivo locale e dagli operatori della logistica.
- verificare che le progettualità infrastrutturali proposte siano attuative della strategia prescelta e indirizzate ad opere (infrastrutture ferroviarie, ICT, infrastrutture intermodali, ma anche sicurezza, impresa, ricerca, legalità connessi allo sviluppo della logistica) coerenti con gli obiettivi dell'Accordo di Partenariato (principalmente l'OT7) finanziabili con i programmi operativi FESR-FSE 2014-2020;
- avanzare proposte di investimento al Tavolo Centrale di Coordinamento di cui all'art. 3, finalizzate allo sviluppo dell'Area Logistica Integrata di competenza ed al perseguimento degli obiettivi sopra descritti sulla base di una analisi delle esigenze prioritarie del territorio, eventualmente richiedendo il coinvolgimento di altri attori titolari della spesa (MISE, MIUR, MINTERNO, ...).

Per la prima annualità le attività di cui ai suddetti punti dovranno essere perentoriamente finalizzate entro la data del 15 settembre 2016, al fine di permettere la predisposizione dell'Accordo di Programma Quadro rafforzato (APQ rafforzato) di cui al seguente all'art.3. In mancanza del rispetto di tale tempistica le suddette attività saranno assorbite direttamente dal Tavolo Centrale di Coordinamento, al fine di garantire il rispetto dei tempi di programmazione dei fondi strutturali.

Annualmente, durante il periodo di programmazione comunitaria, il Tavolo locale potrà fornire integrazioni o variazioni al Documento di sviluppo e alle proposte di cui al precedente punto elenco.

Spetta inoltre al Tavolo locale monitorare e documentare l'efficacia a livello di ALI degli interventi attivati sulla base *Documento di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata*, ai fini della verifica del raggiungimento degli obiettivi connessi al potenziamento dell'Area Logistica, nonché promuovere azioni utili per la risoluzione di eventuali criticità.

ART. 3 - Tavolo Centrale di Coordinamento delle Aree Logistiche Integrate

Con Decreto è istituito il **Tavolo Centrale di Coordinamento delle Aree Logistiche Integrate** presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti composto da:

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – rappresentante o delegato dell'Ufficio Tecnico del Gabinetto/Struttura Tecnica di Missione;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – D.G. per lo Sviluppo del territorio, la programmazione ed progetti internazionali/Autorità di Gestione del PON e le altre DG interessate;
- l'Agenzia della Coesione Territoriale;
- il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare
- il Delegato del Presidente della Giunta regionale campana;
- le Autorità di Gestione del PON "Infrastrutture e reti" ed il Responsabile della Programmazione Unitaria della Regione Campania o suo delegato;
- le Autorità di Gestione di altri PO eventualmente interessate all'attività del Tavolo dell'Area Logistica Integrata;
- Il gestore a livello centrale della rete ferroviaria (RFI);
- il Rappresentante del Tavolo ALI, in qualità di proponente dell'Area Logistica Integrata.

Gli oneri per la partecipazione al Tavolo Centrale di Coordinamento saranno a carico di ogni Amministrazione rappresentata.

Il Tavolo Centrale di Coordinamento delle Aree Logistiche Integrate ha il compito di:

- verificare la compatibilità dei progetti con le scelte di pianificazione strategica nazionale e regionale;
- verificare la congruenza delle proposte progettuali dell'Area Logistica Integrata del Mar Tirreno Centrale con quelle delle altre ALI, anche al fine di evitare duplicazioni, sovrapposizioni e/o incompatibilità;
- individuare le possibili fonti finanziarie per gli interventi giudicati prioritari;
- per gli altri interventi prioritari, promuovere l'attivazione delle procedure di finanziamento con i diversi organi competenti;

- per gli interventi prioritari potenzialmente finanziabili a valere sui fondi ESI, rimandare alle procedure di selezione dei Programmi nazionali e regionali a titolarità delle AdG presenti al Tavolo Centrale;
- attivare le procedure necessarie per la sottoscrizione di uno o più APQ rafforzati per l'Area logistica integrata laddove necessari e condivisi

L'attività del Tavolo Centrale di Coordinamento deve completarsi entro la fine dell'anno corrente 2016 con la sottoscrizione di uno o più APQ rafforzati per l'Area Logistica Integrata, in cui sono raccordati e messi in coerenza gli obiettivi dei PO nazionale e regionale. L'APQ rafforzato potrà subire integrazioni entro la fine di ciascun anno solare costituente il periodo di programmazione dei fondi comunitari

ART. 4 - Oggetto dell'Accordo di adesione alle ALI

Le Parti si impegnano ad attivare e sviluppare le iniziative di propria competenza volte al raggiungimento degli obiettivi sopra richiamati nell'ambito dell'Area Logistica Integrata del Mar Tirreno Centrale.

ART. 5 - Impegni del MIT -

DG Sviluppo del Territorio, Programmazione e Progetti Internazionali

Il MIT, *Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, programmazione e progetti internazionali* con riferimento agli interventi di propria competenza riveste il ruolo di Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e reti 2014-2020, con compiti di valutazione, selezione e ammissione a finanziamento e secondo i compiti delineati dal Regolamento 1303/2013.

Il MIT promuove all'interno del **Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata del Mar Tirreno Centrale** attività e progettualità coerenti:

- con gli investimenti infrastrutturali in corso di completamento;
- con gli obiettivi tematici dell'Accordo di Partenariato, in particolare con l'Obiettivo tematico 7 finalizzato a promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete secondo le priorità d'investimento condivise nell'Accordo stesso;
- con gli obiettivi specifici del PON Infrastrutture e reti 2014-2020, in particolare con gli obiettivi specifici dell'Asse 2: "Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale" e "Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali".

Attiva, attraverso il proprio personale o attraverso la propria Assistenza Tecnica o anche attraverso la richiesta di finanziamento di un apposito progetto al PON Governance e Capacità istituzionale, le azioni di supporto tecnico eventualmente necessarie.

Il MIT promuove all'interno delle attività del Tavolo Centrale di Coordinamento delle Aree Logistiche Integrate la sottoscrizione e l'adozione di **Accordi di Programma Quadro** finalizzati allo sviluppo delle Aree stesse secondo gli Obiettivi Tematici dell'Accordo di Partenariato e gli Obiettivi specifici del PON Infrastrutture e reti.

Il MIT finanzia in tutto o in parte le opere inserite in APQ rientranti nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

ART. 6 - Impegni della Regione CAMPANIA

La Regione, attraverso la Programmazione Unitaria in accordo con l'AdG FESR, la Direzione Generale Mobilità e, per le azioni afferenti l'OT 3, la Direzione Generale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive, promuove all'interno del Tavolo dell'Area Logistica Integrata del Mar Tirreno Centrale attività e progettualità coerenti:

- con gli investimenti infrastrutturali in corso di completamento;
- con gli obiettivi specifici del POR FESR 2014-2020, in particolare con gli obiettivi OT 7 e OT 3
- con gli interventi previsti nel Patto per il Sud.

La Regione finanzia in tutto o in parte le opere in APQ rientranti nel POR FESR Campania.

ART. 7 - Impegni del MIT e della Regione CAMPANIA

Il MIT e la Regione Campania si impegnano a concordare preventivamente regole ed iniziative utili e necessarie alla corretta e coerente attuazione delle attività del presente Accordo fino alla definizione degli APQ, al fine di addivenire al miglior impiego delle risorse ed al più efficace raggiungimento degli obiettivi di sviluppo indicato nell'Accordo di Partenariato.

ART. 8 - Impegni dell'Agenzia per la Coesione Territoriale

L'ACT si impegna a fornire il necessario supporto specialistico ai Tavoli, anche per assicurare il necessario coordinamento tra le azioni a carico dei vari PO interessati. Verifica che le demarcazioni tra il PO nazionale e quello regionale, nonché le linee di sviluppo condivise siano coerenti con le regole della programmazione comunitaria.

ART. 9 - Impegni dei Soggetti facenti parte del Tavolo Locale dell'Area Logistica Integrata (ALI)

Tutti i Soggetti rappresentati al Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata del Mar Tirreno Centrale (Autorità Portuali/Autorità di Sistema portuale, Enti di sviluppo, RFI...) dovranno dialogare a livello territoriale impegnandosi a:

- mettere a conoscenza e condividere i propri programmi di sviluppo
- mettere a conoscenza e condividere i propri piani di offerta e di servizi

Alla luce di quanto sopra dovranno:

- individuare attraverso un *Documento di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata* una strategia comune di sviluppo e di marketing, coerente con le disposizioni dell'Accordo di Partenariato e dei Programmi operativi, nonché con quanto contenuto nei piani strategici nazionali e regionali;
- presentare al Tavolo il fabbisogno dell'ALI in termini di infrastrutture e servizi e, tenendo conto anche dei lavori dei Tavoli ITS del PON Infrastrutture e reti 2014-2020 (Single

Window, Info-mobilità, Sesar), avanzare proposte di investimento coerenti con gli obiettivi condivisi di sviluppo dell'intera regione/i su cui insiste l'Area Logistica Integrata del Mar Tirreno Centrale;

- uniformare servizi ed offerte (servizi all'utenza, servizi doganali, tariffe, marketing) necessari allo sviluppo e alla razionalizzazione del sistema dei trasporti ed allo snellimento delle procedure burocratiche-amministrative, anche sulla base della strategia di marketing prevista nel Documento di Sviluppo e di Proposte;
- proporre al Tavolo il coinvolgimento di ulteriori Soggetti competenti nello sviluppo o nel finanziamento del settore infrastrutturale e logistico o industriale, pubblici (Agenzia delle Dogane, Capitanerie di porto, RFI, ANAS, ENAC, MISE, MIUR, Comuni, Province) o privati (operatori o concessionari), al fine di promuovere progettualità e iniziative strategiche allo sviluppo dell'ALI secondo gli obiettivi sopra richiamati.

Le Parti possono finanziare o concorrere a finanziare in tutto o in parte le opere rientranti in APQ.

ART. 10 – Azioni dei Soggetti facenti parte dell'Area Logistica Integrata (ALI)

Nell'esecuzione delle attività indicate ai precedenti artt. 1 e 9, i Soggetti facenti parte dell'ALI svolgono prioritariamente le seguenti **azioni**:

- **definizione della strategia comune** come sopra definita;
- **condivisione e proposta di interventi infrastrutturali** relativi alle infrastrutture portuali e logistiche (ottimizzazione dell'uso degli spazi, dragaggi, nuovi capannoni, equipment ...), alle infrastrutture volte ad accrescere l'accessibilità stradale e ferroviaria dei nodi e del territorio, e quindi a promuovere l'intermodalità compreso la connessione agli aeroporti, all'accesso digitale (banda ultralarga);
- **condivisione e proposta di un modello di marketing congiunto** attraverso un sistema di identità visiva unico e un sito internet dell'ALI in varie lingue ; la partecipazione unitaria dell'ALI in quanto tale alle manifestazioni afferenti la logistica; lo sviluppo di una attività unica di supporto alle realtà produttive regionali e non interessate all'area logistica (es. attraverso un sportello unico, eventualmente collegato anche allo sviluppo di servizi digitali avanzati); l'inquadramento unitario della collaborazione con altri porti e realtà logistiche e marketing per settore (*ro-ro*, *container*, *short-sea shipping*); la rappresentazione unica dell'area logistica nei cosiddetti gruppi di interesse economico europeo (soggetti creati con il regolamento comunitario n.2137 del 25 luglio 1985);
- **snellimento delle procedure burocratiche e amministrative**, verso le imprese (ad es. con investimenti in servizi digitali avanzati, ed, in particolare, nello sportello unico per i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e gli interporti di Nola, Maritanise-Maddaloni per l'insediamento di attività produttive e logistiche), relativamente alla tematica dello sportello unico doganale (ad es. con investimenti pubblici nell'ALI per lo sviluppo dello sportello unico doganale, la riorganizzazione degli uffici doganali, lo sviluppo di *port community systems* e/o la messa a sistema di sistemi informativi di nodo già esistenti), relativamente agli altri aspetti immateriali del trasporto (ad es. miglioramento laboratori fitosanitari, chimici, merceologici, sanità marittima);
- **altri servizi di sistema a valore aggiunto**, quali ad esempio l'acquisizione da parte di tutte le strutture dell'ALI del Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 per promuovere un'area logistica a valenza ambientale, la predisposizione di un'unica attività di monitoraggio ed informazione per i dati da inviare agli istituti ed organismi nazionali e

regionali (sia di carattere trasportistico sia di carattere ambientale), lo sviluppo di attività congiunte di formazione e aggiornamento professionale del personale.

ART. 11 – Disposizioni finali

Le parti si impegnano, ciascuna nell'ambito delle proprie competenze, a garantire la massima e reciproca collaborazione, informazione e trasparenza oltre ad assicurare la immediata disponibilità della documentazione di natura tecnica ed amministrativa utile e propedeutica per l'efficace implementazione del presente Accordo.

Roma, li _____

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali, Margherita Migliaccio

Firma: _____

Regione CAMPANIA

Il Delegato dal Presidente, Luca Cascone

Firma: _____

Agenzia per la Coesione Territoriale

Il Direttore Generale, Maria Ludovica Agrò

Firma: _____

Autorità portuale di NAPOLI

Il Commissario Straordinario, Antonio Basile

Firma: _____

Autorità portuale di SALERNO

Il Commissario Straordinario, Andrea Annunziata

Firma: _____

RFI

L'Amministratore Delegato, Maurizio Gentile

Firma: _____