

26 Aprile 2012



MINISTERO _____

**ACCORDO PER LO SVILUPPO DEI TRAFFICI CONTAINERIZZATI NEL PORTO DI
TARANTO E IL SUPERAMENTO DELLO STATO D'EMERGENZA SOCIO
ECONOMICO AMBIENTALE**

Le Parti:

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Ministero dello Sviluppo Economico

Il Ministro per la Coesione Territoriale;

Il Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare;

~~Il Ministero dell'Economia e delle Finanze~~

La Regione Puglia

L'Autorità Portuale di Taranto

Il Commissario Straordinario

Comune di Taranto

La Provincia di Taranto

TCT S.p.A.

Evergreen Line

Sogesid S.p.A.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (NELLE SUE AZIENDE COLLEGATE DI RESE FERROVIARIA, ITALIANA SPA E
TENITALIA SPA)

Con il presente accordo le Parti procedono alla parziale novazione ed integrazione dei Protocolli
d'intesa:

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

- del 11 maggio 1998: sottoscritto dal Ministero dei LL.PP., Ministero dei Trasporti e della Navigazione; Regione Puglia, Ferrovie dello Stato SpA, Anas, Comune di Taranto e Autorità Portuale di Taranto
- del 23 luglio 1998: sottoscritto dal Ministero dei Trasporti e della navigazione, Ministero del Tesoro, dall'Autorità Portuale di Taranto, TCT SpA, Evergreen Group
- del 05.11.2009, sottoscritto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico, dalla Regione Puglia, dall'Autorità Portuale di Taranto, dalla Provincia di Taranto, dal Comune di Taranto e dalla Sogesid s.p.a.,

IL CONTESTO

La nuova grande portualità commerciale del Mezzogiorno d'Italia è nata in tempi relativamente recenti fondandosi su due HUB: Gioia Tauro e Taranto.

Nell'ultimo quinquennio il Mediterraneo è diventato un mare ad alta competitività a causa di ulteriori offerte di servizi portuali di transshipment, prima inesistenti: da Porto Said a Tangeri, sulla sponda Africana; dal Pireo ad Algeiras, nel Sud Europa.

A causa della concorrenza di tali porti, dei ritardi infrastrutturali ed al lungo periodo di crisi internazionale tuttora in corso, il porto di Taranto sta vivendo un periodo di forte crisi con conseguenze estremamente negative che potrebbero ulteriormente aggravarsi in assenza di azioni che consentano una rapida realizzazione delle esistenti progettualità.

Per questi motivi, gli eventi degli ultimi anni hanno generato aggravii economici agli operatori, oltre al gravissimo danno d'immagine del porto verso il mercato internazionale.

Nel secondo semestre 2011, la Compagnia EVERGREEN LINE, che scala il porto di Taranto fin dalla inaugurazione del terminal nel giugno del 2001, ha preso la decisione di trasferire due, delle quattro, linee con il FAR EAST, da Taranto al Pireo, con una riduzione del 50% sul totale di traffico di circa 800.000 TEU's/anno. Ciò ha comportato la richiesta di messa in mobilità di 160 dipendenti da parte del terminalista con l'ulteriore rischio per circa 1.500 addetti tra diretti ed indotto.

A monte di questa decisione EVERGREEN ha ritenuto di non poter attendere la definizione delle particolari procedure derivanti anche dal fatto che il porto di Taranto è stato perimetrato, con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 10 gennaio 2000, Sito di Bonifica di Interesse Nazionale. La Compagnia ha fatto conoscere che in assenza di una soluzione in tempi brevissimi dei sottoelencati problemi procederà a trasferire al Pireo le ultime linee oceaniche e feeder rimaste:

- carente protezione offerta dalla diga foranea;
- inadeguatezza dei fondali e delle banchine;
- collegamenti infrastrutturali insufficienti;

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including "M", "P", "C.", "C.", "D.", "A."]

- esclusione dall'utilizzo di parti di banchina e piazzali, già assegnati con Atto Concessorio, causa il permanere in loco di un Terminal Rinfuse.

La decisione di trasferimento delle linee - se non si interviene con imperiosa urgenza per realizzare rapidamente le progettualità ancora pendenti - potrà comportare un effetto "trascinamento" sui restanti servizi di linea con il rischio di chiusura del terminal provocando una vera e propria emergenza socio-economica/occupazionale per il territorio regionale con forti riflessi negativi per la portualità nazionale.

Il verificarsi di tale evento creerebbe, peraltro, grave pregiudizio alla funzionalità ed efficacia della Piastra Logistica Portuale, di cui alla Delibera CIPE del 18 Novembre 2010, vanificando gli investimenti, pubblici e privati, che sorreggono l'iniziativa.

La competitività è il fattore determinante per la sopravvivenza e la crescita di Taranto cui si impone adesso non solo di fare bene, ma meglio, più in fretta e a costo di servizio competitivo rispetto agli altri porti.

L'urgente realizzazione nel porto di Taranto delle opere marittime/infrastrutturali già appaltate o da appaltare riveste, dunque, particolare rilevanza strategica per la portualità italiana e rilevante interesse nazionale per le implicazioni occupazionali ed i connessi riflessi sociali.

Al fine del superamento di tutte le citate problematiche è stato nominato un Commissario Straordinario, con i poteri di cui ai commi 5 e 7 del d. lgs. n. 163/2006 e 13 del Decreto Legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito con modificazioni dalla Legge 23 maggio 1997, n. 135. Il Commissario straordinario riferisce, ex art. 163, comma 8, del d. lgs. n. 163/2006, al Presidente del Consiglio, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e al CIPE in ordine alle problematiche riscontrate e alle iniziative assunte e operano secondo le direttive dai medesimi impartite e con il supporto del Ministero, e, ove esistenti, della struttura tecnica di missione e degli advisor, acquisendo, per il tramite degli stessi, ogni occorrente studio e parere.

PIANO DI INTERVENTI

L'Autorità Portuale di Taranto, TCT SpA ed Evergreen hanno individuato gli interventi da realizzare, le azioni necessarie e i tempi da rispettare, affinché si realizzino le condizioni indispensabili per il rilancio dello scalo jonico, entro 24 mesi dalla data di sottoscrizione del presente accordo

- intervento di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli, funzionali alla realizzazione della cassa di colmata c.d. "Ampliamento del V Sporgente";
- dragaggio dei fondali del canale, del bacino di evoluzione e degli accosti banchina del terminal contenitori, dalla quota attuale a -16,50m, come da previsione del PRP adottato, per le grandi navi di ultima generazione;

Handwritten signatures and initials:
M, rose, ag, Ci, e, and several other illegible signatures.

- c. realizzazione di una cassa di colmata, di ampliamento del V sporgente, per il refluento dei sedimenti dragati così come previsto dal PRP adottato;
- d. adeguamento/consolidamento della banchina di ormeggio (1800 m) ai nuovi fondali e installazione di un numero sufficiente di gru di banchina, almeno 4 (quattro), in grado di movimentare le navi e il volume previsti, fino alla 24^a fila, di posizionamento su navi di massima dimensione;
- e. prolungamento della diga foranea di protezione, come da Piano Regolatore Portuale adottato;
- f. consegna del rimanente tratto di banchina, oggi utilizzato dal Terminal rinfuse, previa riqualificazione delle aree di piazzali retrostanti, conformemente a quanto già destinato a container nell'Atto di Concessione;
- g. radicale ammodernamento delle attrezzature esistenti ed integrazione delle stesse per adeguarle all'atteso incremento di traffico.

Con riferimento all'intervento, indicato al punto a., l'avvio dei lavori di MISP dell'ex area Yard Belleli risulta propedeutico alle attività oggetto del presente Protocollo, in quanto l'insieme delle operatività progettuali che concorrono, a diverso peso, alla definizione del presente Accordo risultano interconnesse alla realizzazione di tali opere. La valenza dell'intervento (i cui lavori sono stati già aggiudicati) risulta strategica sia per le attività di dragaggio (ambientale e litostrutturale), soprattutto in virtù delle palesi indicazioni del recente art.48 D.L. 1/2012 (comma 1,3 e 5) quale area idonea allo stoccaggio provvisorio dei sedimenti, sia per la realizzazione della vasca di colmata.

IMPEGNI DELLE PARTI FIRMATARIE DEL PRESENTE PROTOCOLLO

1. TCT SpA, con obbligazione solidale dei Soci:

previo accordo con l'Autorità Portuale di Taranto, curerà, a proprie spese e senza diretta responsabilità per la TCT medesima – la progettazione e la direzione dei lavori delle seguenti opere connesse al piano di rilancio del terminal container, fatta eccezione per la diga foranea di cui la TCT curerà solo la progettazione.

- 1.a. riconfigurazione ai fini dell'adeguamento dei primi 1800 mtl (900m a -16,50m e 900 m a -15,00) della banchina del Molo Polisettoriale per consentire i dragaggi;
- 1.b. prolungamento della diga foranea di protezione, come da Piano Regolatore Portuale adottato. Con esclusione della direzione lavori di cui si farà carico l'Autorità Portuale.
- 1.c. riqualificazione delle aree e dei piazzali retrostanti, successivamente alla consegna delle stesse (attualmente occupate da altra società) da parte dell'A.P. in conformità a quanto già destinato nell'Atto di Concessione.

S'impegna, altresì, con **obbligazione solidale dei Soci**:

- 1.d. ad adeguare le attività di cui il punto 1 sub a, b, e c, con quelle di competenza della Sogesid S.p.A.
- 1.e al recupero ed allo sviluppo delle linee di traffico compatibilmente con i vincoli e le limitazioni connessi con l'esecuzione degli interventi di potenziamento del terminal. In particolare, sulla base delle informazioni fornite da Evergreen, una sostanziale crescita dei volumi potrà essere raggiunta non appena il terminal sarà in grado di operare le grandi navi di ultima generazione;
- 1.f. a trasformare la richiesta di *mobilità* in CIGS per ristrutturazione, come da accordi con le OO.SS. e con l'Assistenza dell'Autorità Portuale di Taranto
- 1.g. ad effettuare, entro un anno dal completamento dei lavori in oggetto da eseguirsi entro 24 mesi ovvero entro le date indicate in apposito cronoprogramma da redigere congiuntamente tra Autorità Portuale, TCT SpA e Sogesid, e salvo cause non imputabili a TCT, **una movimentazione di contenitori su base annua non inferiore a 700.000 Teus e una movimentazione non inferiore a 1.000.000 Teus/anno per i successivi anni;**
- 1.h ad effettuare una radicale manutenzione e ammodernamento delle attrezzature fisse e mobili esistenti ed integrazione delle stesse per adeguarle all'atteso incremento di traffico. In particolare, sarà predisposto un piano di riqualificazione ed integrazione delle apparecchiature per la movimentazione e si provvederà all'installazione delle attrezzature necessarie, incluse gru di banchina idonee per grandi navi di ultima generazione.
- 1.i. ad operare in sinergia con le realizzande strutture di logistica: Piattaforma Logistica e Distripark;
- 1.j. a fornire all'Autorità Portuale le informazioni necessarie relative al traffico ferroviario, al fine di soddisfare le richieste di servizio del mercato.

2. Autorità Portuale:

- 2.a) realizzerà i lavori della nuova diga foranea a protezione del Molo Polisettoriale;
- 2.b) realizzerà i lavori di riconfigurazione ai fini dell'adeguamento dei primi 1800 mtl (900m a -16,50m e 900 m a -15,00) della banchina del Molo Polisettoriale per consentire i dragaggi;
- 2.c) consegnerà alla Taranto Container Terminal gli ulteriori 550 mt. (300 + 250) di banchine e di aree pertinenziali come previsto dal contratto di concessione rep. n.046 del 19.05.1998, entro 12 mesi dalla data di stipula del presente accordo per consentire la piena operatività del terminal e gli investimenti su tale area da parte della società terminalista;
- 2.d) riqualificherà ed ammodernerà la banchina e i piazzali del Molo Polisettoriale, di cui al punto sub 2.c), attualmente occupati da altra società;

Handwritten signatures and initials:
A large signature at the top right, possibly "L".
Below it, several smaller signatures and initials, including "cep.", "Li.", "e", "MP", and "ch".
At the bottom right, the letters "MP" are written.



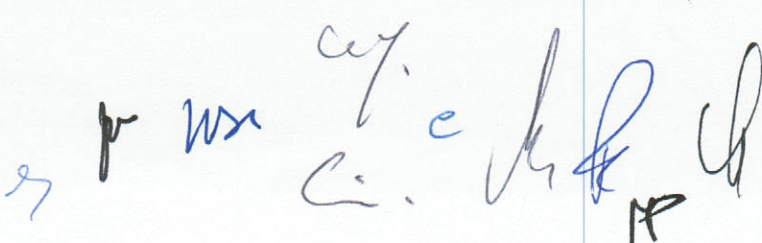
- 2.e) realizzerà, attraverso il soggetto attuatore (Sogesid SpA), le attività di dragaggio della banchina del Molo Polisettoriale e la realizzazione della Vasca di Colmata per il contenimento dei sedimenti dragati.
 - 2.f) assisterà la TCT nell'individuare una soluzione per l'impianto di trattamento delle acque reflue al Molo Polisettoriale
 - 2.g) assisterà la TCT nell'attività connessa alla modifica del sistema di trattamento delle acque meteoriche al Molo Polisettoriale;
 - 2.h) riqualificherà la strada di accesso al Molo Polisettoriale;
 - 2.j) supporterà la TCT per l'acquisizione di finanziamenti che possano essere resi disponibili da autorità locali, Regionali, Nazionali e Comunitarie.
3. **Evergreen Line:** in considerazione dell'impegno dell'Autorità Portuale a terminare i lavori utili e programmati previsti dal presente documento, entro 24 mesi dalla sottoscrizione dello stesso e compatibilmente con le problematiche tecnico/operative legate ai lavori, procederà a far rientrare i volumi di trasbordo nel più breve tempo possibile e porterà a Taranto le navi più adatte non appena il porto sarà in grado di accogliere tali navi.

Evergreen si adopererà a mettere in atto interventi utili a favorire sul porto di Taranto il traffico non solo di transhipment (in ripartenza obbligata via mare), ma anche flussi di container diretti al nord Italia e/o al centro Europa (al fine di rendere possibile l'incremento dei traffici ferroviari da/per il porto di Taranto) a condizioni tariffarie e di servizi in linea con il mercato.

4. **Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:** metterà a disposizione del Commissario Straordinario le proprie strutture - *ai sensi del comma 8 dell'art. 163 del d. lgs. n. 163/06* - per una sollecita progettazione, istruttoria, affidamento e realizzazione degli interventi infrastrutturali.

S'impegna, altresì, ad approvare i Progetti definitivi entro 30 giorni, ai sensi dell'art. 48 del DL 1/2012, dal loro ricevimento.

L'AdG del PON reti e Mobilità 2007/2013 concorrerà alla copertura del costo dell'intervento dei dragaggi e vasca di colmata - ad oggi prevista interamente a carico dell'Autorità Portuale di Taranto - mediante allocazione delle economie una volta realizzate nel corso di attuazione del Programma, per un ammontare valutato in 20 M€ o possibilmente superiore. L'Adg si impegna, pertanto, a valutare sin da subito l'ammissibilità del progetto e, in caso di positivo esito dell'istruttoria, ad inserire lo stesso in una lista di interventi in "overbooking" da attivare in coincidenza del verificarsi delle suddette disponibilità finanziarie

5. Il Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare: collaborerà strettamente con il Commissario Straordinario perché l'esecuzione delle opere avvenga nei tempi previsti dal presente accordo.

S'impegna, altresì:

- ad approvare i Progetti Definitivi entro 30 giorni, ai sensi dell'art. 48 del DL 1/2012, dal loro ricevimento, R
- ad approvare e concludere la procedura VIA entro 60 giorni dalla consegna da parte del Commissario Straordinario.

6. La SOGESID SpA, società incaricata, ai sensi dell'art. 2 del Protocollo d'Intesa del 05.11.2009, per lo svolgimento nel porto di Taranto delle attività afferenti: la messa in sicurezza e bonifica della falda acquifera e dei suoli demaniali, il dragaggio ai fini della bonifica, l'infrastrutturazione portuale, si impegna a:

- adeguare la propria attività progettuale, amministrativa, operativa ed ogni altra azione al fine di consentire al Commissario Straordinario di dare soluzione alle problematiche entro i tempi previsti
- adeguare i progetti definitivi per il primo stralcio della Cassa di Colmata per l'ampliamento del V sporgente e per le attività di dragaggio dei sedimenti nella darsena del Molo Polisettoriale entro il 30/07/2012, così come previsto dalla convenzione del 19/07/2011, ovvero con le modifiche che l'adeguamento al presente protocollo comporterà.
- redigere lo Studio di Impatto Ambientale al fine di avviare la procedura VIA per i progetti sopra indicati, entro il 30/07/2012, come da convenzione del 16/12/2010;
- svolgere attività di competenza in qualità di Soggetto Attuatore, così come previsto dal Protocollo d'Intesa del 05/11/2009;
- svolgere compiti di Direzione Lavori, coordinamento per la sicurezza e collaudo per le opere di propria competenza.
- istituire una sede operativa in Taranto

7. La Regione Puglia adeguerà la propria attività amministrativa/autorizzativa ed ogni altra azione al fine di consentire al Commissario Straordinario di dare soluzione alle problematiche entro i tempi previsti.

In particolare:

[Handwritten signatures and initials]

- ad approvare nel più breve tempo possibile il nuovo Piano Regolatore Portuale, attualmente sottoposto alla VAS regionale;
- a mettere a disposizione del Commissario Straordinario le proprie strutture - ai sensi del comma 8 dell'art. 163 del d. lgs. n° 163/06 - per una sollecita progettazione, istruttoria, affidamento e realizzazione degli interventi infrastrutturali
- supportare il Commissario Straordinario nell'ottenimento dei pareri previsti nell'art. 48 del DL 1/2012, in particolare dell'ARPA Puglia, in riferimento alla gestione dei sedimenti dragati;

8. Comune di Taranto e Provincia di Taranto: adegueranno, ognuno per quanto di competenza, la propria attività amministrativa/autorizzativa ed ogni altra azione al fine di consentire al Commissario Straordinario di dare soluzione alle problematiche entro i tempi previsti.

9. Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ^{NELLE SUE AZIENDE COLLEGATE,} s'impegna:

- a supportare le attività del Commissario Straordinario in relazione all'intervento di potenziamento dei collegamenti ferroviari di cui RFI spa è beneficiaria ai sensi del Decreto dell'Autorità di Gestione PON Reti e Mobilità 2007-2013 n°10288 del 27.09.2010, al fine di consentire la sua realizzazione nei tempi previsti nel presente accordo in considerazione che l'intervento è stato incluso nel provvedimento di nomina del Commissario (RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA);
- a studiare forme di collegamenti cargo da/per il porto di Taranto su destinazioni nazionali ed internazionali al fine di consentire lo sviluppo del trasporto ferroviario dei contenitori in particolare verso il centro Europa in tempi rapidi e competitivi (FERROVIAL SPA);
- a offrire la massima disponibilità a tutti i soggetti interessati, spedizionieri, operatori marittimi, MTO, Autorità Portuale, Dogana per studiare le forme più efficienti ed efficaci per promuovere i trasporti ferroviari dal porto di Taranto (FERROVIAL SPA);
- a impostare sistemi di pricing e impianti contrattuali idonei e dedicati al fine di incentivare il trasporto ferroviario dei contenitori da/per il porto di Taranto (FERROVIAL SPA);
- a dare soluzione in tempi rapidi, una volta acquisiti i necessari finanziamenti e concluso l'iter autorizzativo, in stretta collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, alla problematica del "collo di bottiglia" sulla dorsale adriatica rappresentato dall'unico tratto a binario unico: Termoli - Lesina P.M. (RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA)

(1) E CONUNQUE NEI TEMPI PREVISTI DAI REGOLAMENTI COMUNICARE (ENTRO IL 31.12.2015).

WSW [signature]

[Handwritten notes and signatures]

9

cup.

[signature]

[signature]

[signature]

[signature]

TEMPI DEGLI INTERVENTI E IMPEGNI DI SPESA

Sulla base delle esigenze rappresentate e degli obiettivi identificati tutte le Parti firmatarie, consapevoli che il mancato rispetto dei tempi comporterebbe gravi conseguenze per il sistema portuale nazionale, s'impegnano ad operare congiuntamente affinché tutti gli interventi di cui all'Allegato A) e tutte le attività siano portati a termine, grazie alla nomina del Commissario Straordinario, entro 24 mesi a decorrere dalla data del presente Protocollo, ovvero entro le date indicate in apposito cronoprogramma da redigere congiuntamente tra Autorità portuale, TCT SpA e Sogesid SpA. L'Allegato A) riporta anche gli impegni di spesa relativi a ciascun intervento.

Roma, li 26/4/2012

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Ministero dello Sviluppo Economico

[Signature]

Il Ministero per la Coesione Territoriale

[Signature]

Il Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare

[Signature]

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze

[Signature]

La Regione Puglia

[Signature]

L'Autorità Portuale di Taranto

[Signature]

Il Commissario Straordinario

C. S.

Comune di Taranto

[Signature]

[Handwritten marks]

La Provincia di Taranto

TCT S.p.A.

S. R. Mullett

Hutchison Ports Taranto B.V., S. R. Mullett.

Luant Estate B.V.

GSI Logistic S.r.l.

Evergreen Line (limitatamente all'art. 3)

Sogesid S.p.A.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano
RETE FERROVIAIA ITALIANA SPA

"Limitatamente all'Art. 6, previa soluzione positiva del finanziamento dell'area ex Yard Belle Lige nei limiti del cronoprogramma presentato da Sogesi e compatibile con gli interventi degli altri attori."

TECNISALIA SPA
Vincenzo Schino

Murphy

per il Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIREZIONE GENERALE TUTELA DEL TERRITORIO E DELLE RISERVE NATURALI

per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Ministero dello Sviluppo Economico

DIREZIONE GENERALE DEI PORTI

DIREZIONE GENERALE SVILUPPO P. E.

per il Ministero per la Coesione Territoriale

per la Regione Puglia

OPERE MARITTIME E INFRASTRUTTURALI DEL PORTO DI TARANTO DI RILEVANZA STRATEGICA

	Opera	Stazione appaltante	Note	Fondi
1	Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - 1° lotto	Autorità Portuale	Opera inserita nel programma Il.pp. 2012-14. Opera avviabile dopo approvazione del nuovo PRP Pareri: VIA e CC.SS.LL.PP.	<p>Importo: € 15.400.000.</p> <p>Fondi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MIT: 14.000.000 - PON FOTI e MOB. 2007/2013 • TCT SpA - 1.400.000
2	<p>Riqualificazione ambientale delle aree ricadenti nel SIN di Taranto e contestuale sviluppo infrastrutturale prioritario dell'area portuale di Taranto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. "“Dragaggio in area Polisettoriale di 2.300.000 mc di sedimenti 2. "Cassa di colmata ad ovest del 5° sporgente" <ol style="list-style-type: none"> a. (Cassa complessiva 9 Mmc, 1° stralcio 2,3 Mmc) 3. Tutte le restanti attività previste dal protocollo d'intesa del 5.11.2009; 	SOGESID Spa	<p>Protocollo di Intesa del 5.11.2009 tra: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare/ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/ Ministero dello Sviluppo Economico/ Regione Puglia/ Provincia di Taranto/ Comune di Taranto/ Autorità Portuale di Taranto/ Sogesid Spa. PARERI: VIA E CC.SS.LL.PP.</p> <p>L'AdG del PON reti e Mobilità 2007/2013 concorrerà alla copertura del costo dell'intervento - ad oggi prevista interamente a carico dell'Autorità Portuale di Taranto - mediante allocazione</p>	<p>Importo: € 79.468.320,00.</p> <p>Fondi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MATT: 11.674.000, di cui: <ul style="list-style-type: none"> - Risorse ordinarie di bilancio 2009:€ 4.000.000,00, - Programma Nazionale di bonifica e ripristino ambientale (DM 468/01): € 7.674.000,00. • Regione Puglia: 27.635.733 di cui: <ul style="list-style-type: none"> - Riprogrammazione APQ "Tutela e risanamento ambientale" Delibera CIPE 3/06: € 10.468.320,00, - Fondi FAS 2007/2013: € 17.167.413 • Autorità Portuale: 40.158.587 (Fondi propri)

77

8 e

			<p>delle economie una volta realizzate nel corso di attuazione del Programma, per un ammontare valutato in 20 M€. L'Adg si impegna, pertanto, a valutare sin da subito l'ammissibilità del progetto e, in caso di positivo esito dell'istruttoria, ad inserire lo stesso in una lista di interventi in "overbooking" da attivare in coincidenza del verificarsi delle suddette disponibilità finanziarie.</p>	
3	<p>riconfigurazione ai fini dell'adeguamento dei primi 900 mtl della banchina del Molo Polisettoriale per consentire i dragaggi fino a -16.50 mt, comprensivi di distribuzione elettrica e superamento interferenze</p>	<p>Autorità Portuale</p>	<p>Opera indispensabile in quanto propedeutica alle attività di dragaggio di cui sopra. PARERI: CC.SS.LL.PP.</p>	<p>Importo: 51.000.000</p> <p>Fondi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regione Puglia: 35.000.000, FAS 2007-2013 • Autorità Portuale: 12.000.000 (fondi propri) • TCT SpA: 4.000.000
4	<p>riqualificazione e ammodernamento della banchina e dei piazzali in radice del Molo Polisettoriale</p>	<p>Autorità Portuale</p>		<p>Importo: 23.500.000</p> <p>Fondi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TCT SpA 1.500.000 • Autorità Portuale: 22.000.000 (fondi propri)

Handwritten marks and signatures at the top of the page, including a stylized signature on the left and several other marks on the right.

5	Banchina tratto verso radice di 800 mt a - 14.50: consolidamento banchina; rotaie lato mare	Autorità Portuale	Importo: 15.000.000 Fondi: Autorità Portuale (fondi propri)
6	Ammodernamento vie di corsa lato terra	TCT	Importo: 3.300.000 Fondi: <ul style="list-style-type: none"> • Autorità Portuale 3.000.000 (fondi propri) • TCT SpA: 300.000

